

BUDAPESTI CORVINUS EGYETEM

MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATAI
AZ EURÓPAI TÉRSÉGFEJLESZTÉSBEN ÉS
A REGIONÁLIS EGYÜTTMŰKÖDÉSBEN

Ph.D. ÉRTEKEZÉS

Egyházy Zoltán

BUDAPEST, 2007



Nemzetközi kapcsolatok
Multidiszciplináris
Doktori Iskola

EGYHÁZY ZOLTÁN

MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATAI

AZ EURÓPAI TÉRSÉGFEJLESZTÉSBEN ÉS

A REGIONÁLIS EGYÜTTMŰKÖDÉSBEN

PH.D. ÉRTEKEZÉS

TÉMAVEZETŐ:

Dr. Kengyel Ákos

docens

Budapesti Corvinus Egyetem, Világgazdasági Tanszék

BUDAPEST, 2007.

EGYHÁZY ZOLTÁN

MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATAI
AZ EURÓPAI TÉRSÉGFEJLESZTÉSBEN ÉS
A REGIONÁLIS EGYÜTTMŰKÖDÉSBEN

VILÁGGAZDASÁGI TANSZÉK

TÉMAVEZETŐ:

DR. KENGYEL ÁKOS

DOCENS

BUDAPESTI CORVINUS EGYETEM, VILÁGGAZDASÁGI TANSZÉK

BÍRÁLÓ BIZOTTSÁG NÉVSORA:

© EGYHÁZY ZOLTÁN, 2007

BUDAPESTI CORVINUS EGYETEM

NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK MULTIDISZCIPLINÁRIS DOKTORI ISKOLA

MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATAI
AZ EURÓPAI TÉRSÉGFEJLESZTÉSBEN ÉS
A REGIONÁLIS EGYÜTTMŰKÖDÉSBEN

PH.D. ÉRTEKEZÉS

EGYHÁZY ZOLTÁN

BUDAPEST, 2007.

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS.....	1
1.1. A téma és a témaválasztás indoklása.....	1
1.2. Problémafelvetés, hipotézis.....	6
TÉZISEK.....	6
1.3. Kutatási terv, célmeghatározás.....	7
1.4. Kutatási területek.....	8
1.5. Lehatárolás.....	9
2. ELMÉLETI ALAPOK ÉS A KUTATÁS SORÁN ALKALMAZOTT MÓDSZEREK.....	10
2.1. A klasszikus liberális iskolák.....	13
2.2. Integráció és szabályozás.....	13
2.3. Institucionalizmus és integráció.....	14
2.4. Föderalizmus kontra kormányköziség.....	16
2.5. Funkcionalizmus és neofunkcionalizmus.....	17
2.6. Globalizáció és az állam kölcsönhatása.....	18
3. KÖZÉP-EURÓPA TÖRTÉNELMI HÁTTERE, A XX. SZÁZAD ESEMÉNYEI ÉS HATÁSUK MAGYARORSZÁG JELENLEGI HELYZETÉRE.....	26
4. A KÖZLEKEDÉS ÉRTELMEZÉSE, A KÖZÉP-EURÓPAI TÉRSÉG KÖZLEKEDÉSI HELYZETE.....	35
4.1. A közlekedési tér és a közlekedési pályák értelmezése.....	35
4.2. A közlekedés és a gazdaság közötti alapvető összefüggések.....	40
4.3. A közlekedés értékelése kapcsolatteremtő képesség alapján.....	44
4.4. A közlekedés és a globalizáció egymásra hatása.....	46
4.5. A közép-európai térség közlekedési hálózatainak jellemzői.....	51
4.6. A közlekedés, mint szolgáltató ágazat szerepe Magyarországon.....	57
4.7. Az európai közlekedéspolitika fő irányai, jellemzői.....	68
4.8. A magyar közlekedéspolitika és közlekedési stratégia helyzete, célkitűzései.....	78
4.9. A magyar közlekedéspolitika és stratégia értékelése.....	90
5. A REGIONALIZMUS SZEREPE, A KÖZLEKEDÉS, MINT A HAZAI REGIONALIZMUS ERŐFORRÁSA.....	94
5.1. Régió, regionalizmus, regionalizáció.....	94
5.2. A magyarországi régiók jellemzői.....	97
5.3. A regionális fejlődést a jövőben befolyásoló legfontosabb tényezők, az elvégzendő legfontosabb feladatok.....	101
5.4. A magyarországi régiók közlekedési kapcsolatai.....	105

6. A STRATÉGIÁKBAN MEGFOGALMAZOTT FELADATOK MEGVALÓSÍTHATÓSÁGA ÉS ÉRTÉKELÉSI MÓDSZEREI – A KÖLTSÉG-HASZON ELEMZÉS MÓDSZERE.....	123
6.1. A közlekedésfejlesztési intézkedések gazdasági hatásainak számbavétele	123
6.2. A költség-haszon elemzés (CBA) jelentősége, módszerei a közlekedési beruházási projektek vizsgálatakor	136
6.3. Költség-haszon elemzési útmutatók használata a hazai gyakorlatban	142
6.4. Költség-haszon elemzési módszerek, nemzetközi tapasztalatok.....	144
6.5. A hazai költség-haszon elemzések vizsgálata, példák.....	147
6.6. A költség-haszon elemzés vizsgálat hazai tapasztalatai, általános értékelés, következtetések	155
7. AZ EURÓPAI UNIÓ INTEGRÁCIÓ-ERŐSÍTŐ POLITIKÁJA ÉS TÁMOGATÁSI LEHETŐSÉGEI.....	162
7.1. Az EU helyzetjelentése: A Kohéziós Jelentés közlekedési vonatkozású megállapításai.....	165
7.2. Az Európai Unió integráció erősítő politikája.....	166
7.3. Az EU regionális politikájának hatása a területi kohézióra.....	169
7.4. Kohéziós és regionális EU források a közlekedés fejlesztéséhez.....	174
7.5. A források tervezett felhasználása	178
7.6. A kohéziós politikán kívüli EU források	188
7.7. Az EU források felhasználásával kapcsolatos kritika.....	192
7.8. Az európai integrációban és az EU fejlesztési forrásokban rejlő további lehetőségek	194
8. KÖZLEKEDÉS ÉS TÉRSÉGFEJLESZTÉS - KÖZIGAZGATÁSI, INTÉZMÉNYI HÁTTÉR, ÁTALAKULÁSOK.....	196
8.1. Magyarország feladatai az európai térségfejlesztésben.....	196
8.2. Az európai uniós integráció adta infrastrukturális fejlesztési feladatok..	199
8.3. A közlekedési - területfejlesztési tervezési folyamat elemei és egymásra hatása.....	201
8.4. A tervezési folyamat főbb jellemzői, ellentmondásai, hiányosságai	203
8.5. Szervezeti rendszer a közlekedésfejlesztésben.....	214
9. EREDMÉNYEK ÖSSZEFOGLALÁSA – KÖVETKEZTETÉSEK	229
RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE.....	238
IRODALOMJEGYZÉK.....	241
1. MELLÉKLET: TÉRKÉPEK, GRAFIKONOK	266
2. MELLÉKLET: EU ELSŐBBSÉGI PROJEKTEK LISTÁJA	297

ÁBRAJEGYZÉK

4/1 ábra	A közlekedési pontok fajtái	37
4/2 ábra	Intenzív vonalvezetés nagy forgalmú pontok között	38
4/3 ábra	Negatív deviáció természeti akadály megkerülése érdekében	38
4/4 ábra	Pozitív deviáció a forgalom elkerülése érdekében	38
4/5 ábra	A közlekedési rendszert és a közlekedés/gazdasági-társadalmi fejlődés kapcsolatát befolyásoló tényezők	41
4/6 ábra	A 30 db elsőbbséget élvező közlekedési tengely (priority axis)	267
4/7 ábra	Logisztikai központok Magyarországon, és azok lehetséges külföldi együttműködési, szállítási kapcsolatai	268
5/1. ábra	A vasfüggöny hatása a közlekedési áramlatokra	269
5/2 ábra	A Helsinki folyosók és a TINA hálózat magyarországi elemei az EU csatlakozás előtt	270
5/3 ábra	A TEN hálózat keleti irányú kibővítése	271
5/4 ábra	A nagyvárosok között a Schengeni Egyezmény által megnyíló főbb kapcsolati lehetőségek	272
5/5 ábra	Magyarország külső határszakaszai az európai uniós csatlakozást követően, 2004. május 1. után	273
5/6 ábra	Magyarország főbb külső közúti kapcsolatai	274
5/7 ábra	A forgalmi intenzitások nagysága Magyarország határain	275
5/8 ábra	Az országos közúthálózat fejlesztési feladatai 2007-2013.	276
5/9 ábra	Magyarország fő átmenő térszerkezeti tengelyei. Kelet-Magyarországon a tengely csak egy szélesebb sávban azonosítható	277
5/10 ábra	<i>Fleischer Tamás</i> alternatív javaslata a távlati gyorsforgalmi hálózat kialakítására	278
5/11 ábra	Csatlakozási pontok határmenti fejlesztési elképzelések Ausztriában	279
5/12 ábra	Csatlakozási pontok határmenti fejlesztési elképzelések Ausztria felé	280
5/13 ábra	Csatlakozási pontok határmenti fejlesztési elképzelések Szlovákiában	281
5/14 ábra	Csatlakozási pontok határmenti fejlesztési elképzelések Szlovákia felé 1.	282
5/15 ábra	Csatlakozási pontok határmenti fejlesztési elképzelések Szlovákia felé 2.	283
5/16 ábra	Csatlakozási pontok határmenti fejlesztési elképzelések Ukrajnában	284
5/17 ábra	Csatlakozási pontok határmenti fejlesztési elképzelések Ukrajna felé	285
5/18 ábra	Csatlakozási pontok határmenti fejlesztési elképzelések Románia és Magyarország között	286
5/19 ábra	Magyar fejlesztések a román határ környezetében	287
5/20 ábra	Csatlakozási pontok fejlesztési elképzelések Szerbiában	288
5/21 ábra	Magyar fejlesztések a szerb határ környezetében	289
5/22 ábra	Csatlakozási pontok fejlesztési elképzelések Horvátországban	290
5/23 ábra	Tervezett magyar fejlesztések a horvát határ környezetében	291
5/24 ábra	Csatlakozási pontok fejlesztési elképzelések Szlovéniában	292
5/25 ábra	Tervezett magyar fejlesztések a szlovén határ környezetében	293
5/26 ábra	A XX. század békeszerződéseinek megfontolták hazánk vasúti kapcsolatait:	294
6/1 ábra:	A közlekedési és területi-gazdasági folyamatok együttes figyelembe vétele	124
6/2 ábra:	A terület és a közlekedési hálózatfejlesztés együttes kezelésnek elvi sémája	126
6/3 ábra	A Dél-Dunántúl innovációs potenciáljának vázlatos értékelése	134
7/1 ábra	Az Európai Unió régiói közötti különbségek	295
7/2 ábra	Regionális különbségek az Európai Unióban	296

7/3 ábra	A regionális politika koordinációs dimenziói az Európai Unióban	167
7/4 ábra	Magyarország várható támogatási forrásai 2000-2013. évek között	178
8/1 ábra	Az Új Magyarország Fejlesztési Terv és Operatív Programjaihoz kapcsolódó EU támogatások felhasználásának felelős intézményei	208
8/2 ábra	A Közlekedési Operatív Program végrehajtásának intézményrendszere	214
8/3 ábra	Az Országos Területfejlesztési Konceptió (OTK) helye a tervezési rendszerben	221
8/4 ábra	Az országos szintű közlekedési infrastruktúra-fejlesztés összefüggései a teljes tervezési rendszer tekintetében	224

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

4/1 tábl.	A távolság értelmezése az idő- és költségtávolság függvényében	40
6/1 tábl.	A 4. sz. főút 289,54 - 294,44 km közötti Nyírbogdány település elkerülő szakasz megvalósítására készült költség-haszon elemzés belső hatás-eredményeinek összefoglalása (2005-2029 közötti periódusra)	149
7/1 tábl.	A Hoover-mutató értéke az Európai Unióban	173
7/2 tábl.	A KÖZOP forrásainak felosztása a prioritások között 2007-2013. időszakra	184
7/3 tábl.	A Regionális Operatív Programok közlekedésfejlesztést tartalmazó prioritásai	185

1. BEVEZETÉS

1.1. A TÉMA ÉS A TÉMAVÁLASZTÁS INDOKLÁSA

A XXI. század elején a gazdasági és technikai fejlődés következtében a termelési és kereskedelmi kapcsolatok egyre szélesednek, kibővülnek. Az egymással versengő térségek és az ezekhez kötődő gazdasági szereplők elhelyezkedése, egymáshoz való viszonya megváltozott és dinamikusan változik. A termelés, a kereskedelem szereplőinek tevékenysége messze túlnőtték a nemzetállamok kereteit. A nemzetközi vállalatok érdekszférája, tulajdonosi köre a legritkább esetben köthető kizárólag egy-egy nemzetállamhoz. Ezek a nemzetközi vállalatok tevékenységükkel erősebb hatást fejtenek ki a telephelyül választott ország, vagy régió iparára és gazdasági mutatóira, jobban befolyásolják azt, mint saját nemzetállamuk gazdaságát. Egy-egy térség (területi egység, régió) számára a globális gazdasági folyamatokat befogadó képesség, netán a gazdasági folyamatokat erősítő készség kedvezőbb versenypozíciót eredményezhet, mint saját korábbi gazdasági potenciáljának ereje.

Az ezredfordulót követő évtizedben a gyorsuló, technológiai és telekommunikációs fejlődés kihívásai, a kibővülő tömegtermelés és az egyre terjeszkedő kereskedelmi hálózatok térhódításai közepette, majd az Európai Unió tagságának elnyerése után Magyarországnak is egészen *új helyzethez, új körülményekhez kell alkalmazkodnia*. A szűkre szabott ideológiai és fizikai határok, a vasfüggöny leomlása után az egypólusúvá váló, a tőke és a piacgazdaság egyeduralmát minden egyéb folyamat fölé emelő globalizálódó világban a nemzetállamok tovább önállóan már nem képesek érdekeiket megfelelő szinten képviselni.

A földrajzi adottságok gazdasági szerepét, a termelési vonzerőt, a komparatív előnyöket mind befolyásolja a térség *közlekedési infrastruktúrájának fejlettsége*. Az adott térség közvetlen környezetével létesített kapcsolatait, a térségen áthúzódó tranzit útvonalak, valamint magának a térségnek az elérhetősége, megközelíthetősége a versenyképesség szempontjából kiemelt jelentőségű.

Ugyanakkor a gazdasági, ipari, kereskedelmi alapon születő szövetségek, együttműködések egyre kevésbé kötődnek országhatárokhöz, nemzetekhez, kormányokhoz. A kor kihívásainak egyre kevésbé megfelelni tudó nemzeti kormányok stratégiaalkotó szerepe mellett egyre inkább előtérbe kerül a helyi

igényeket, adottságokat jobban ismerő, a környezeti hatásokra rugalmasabban reagáló nyitottabb regionális programalkotás, regionális tervezés, majd a regionális közigazgatás. Hazánkban is a korábbiakhoz képest erőteljesebbé vált és a szakmai érdeklődés homlokterébe került a *regionalizmus*. Egyértelművé vált, hogy a környezeti hatásokra hatékony válasz a nemzeti határokon belül már nem adható.

A területi sajátosságokat és együttműködéseket kiaknázó *regionalizmus ma az európai kontinens versenyképességét erősítő legfontosabb stratégiai tényező*. A kontinens térségeinek nemzetállamokon belüli és azokat áthidaló, egymásba fonódó szerveződése – melynek peremfeltétele a közlekedési kapcsolatok erőteljes fejlődése – a belső kohézió és az erre épülő gazdasági és társadalmi fejlődés legfontosabb erőforrása.

Azonban Európára nemcsak a közös kultúra és történelem, hanem a népeket elválasztó számos országhatár, *politikai és társadalmi különbségek, kulturális sokszínűség* is jellemzőek. Az elmúlt három évszázad során felállított országhatárok európai régiókat és etnikai csoportokat szeltek ketté. Természetellenes határok jöttek létre, az egymástól való félelem és idegenkedés *nagy kiterjedésű alacsony népsűrűségű határ menti területek* kialakulásához vezetett. A gazdasági és kereskedelmi tevékenységek visszaesése, valamint a lakosság a határoktól a nemzetállamok belső területei felé orientálódása a *különféle konfliktusok, háborúk* után különösen megfigyelhető volt. A *nemzetállamok kormányai politikai és gazdasági megfontolásokból ezeket az elkülönüléseket az országhatárok merev lezárásával tovább erősítették. A közlekedési útvonalak a határokkal párhuzamosan futottak, az európai határ menti területek perifériakussá, strukturálisan fejletlenné és nehezen megközelíthetőkké váltak.*

Nem véletlen tehát, hogy *a határokon átnyúló kapcsolatok alakításában* a közvetlen határ menti települések képviselői jártak és járnak az élen. Azonban a határ menti települések erőfeszítései önmagukban kevésnek bizonyulnak. Az európai integráció céljának eléréséhez az integrációt gátló, határon átnyúló problémák megoldására irányuló politikára van szükség.

A határon átnyúló egyre erősödő együttműködés fő motivációi: a történelmi örökségekből származó kölcsönös ellenségeskedés és előítéletek felszámolása, a

plurális demokrácia erősítése, a területek perifériális viszonyainak és elszigeteltségének oldása. Ezen kívül a regionális együttműködéstől várható a gazdasági növekedés elősegítése, az életszínvonal emelése, valamint a szerves, beilleszkedés az integrált Európa gazdasági és társadalmi struktúráiba a lehető legnagyobb autonómia és sokszínűség biztosítása mellett.

A globális és regionális térségi együttműködés új rendszerében egy-egy régió, vagy egy-egy határmenti terület azonban csak *kiváló minőségű kapcsolati kommunikációs szolgáltatás és a magas színvonalú közlekedési infrastruktúra együttese esetén lehet eredményes*. Ennek érdekében van szükség a közlekedési infrastruktúra új szellemben, új megközelítésben történő fejlesztésére.

E helyzetből ered a közlekedési főhálózatok fejlesztésének és a nemzetközi folyosók kiépítésének elsődleges igénye (Helsinki folyosók, ill. a TEN hálózathoz kapcsolódó volt TINA hálózat közép-európai szakaszainak fejlesztése). Ugyanakkor a főhálózatok fejlesztésén túl az egyes térségek városainak, gazdasági területeinek magas színvonalú belső kapcsolat-rendszerének megteremtése, a környező gazdasági térségekkel való összekapcsolása, valamint az európai hálózatba való bekapcsolása szintén fontos feladat. Ezek a prioritások csak együtt biztosíthatják a közös fejlesztési szándékkal működő területek versenyképességét.

A határok fizikai megszűnése után Magyarországnak új kihívásokkal kell szembenéznie, és új lehetőségekkel számolhat. A kiterjedt, globalizálódó gazdasági tér, a nehézkes, bonyolult határátmeneti kapcsolattartás, a határátkelési és határmenti áruszállítási adminisztráció megszűnése, az egységes Európai Unió gazdasági-kereskedelmi szabályrendszere egészen új gazdasági környezetet, lehetőségeket és egyben veszélyeket hordoz magában. Ugyanakkor Magyarországnak meg kell küzdenie a történelmi eseményekből adódó sajátosságokkal, a környező országok népeinek Magyarországról alkotott sokszor kedvezőtlen képével, történelmi emlékeivel, előítéleteivel is.

A XX. század krónikája röviden így ír erről, pl. a trianoni békeszerződés következményei kapcsán:

„A trianoni béke – és vele együtt a határok és a kisebbségi problémák – értékelése mind Magyarországon, mind szomszédainál a mai napig nincs lezárva sem a történészek, sem a közvélemény körében. Mindaddig ugyanis, amíg az egyéni és a kollektív politikai jogok, továbbá a gazdasági és társadalmi gyarapodás esélyei eltérőek a közép-európai határok különböző oldalain, a hovatartozásnak politikai súlya és értelme van, így annak eredete sem lehet pusztán tudományos probléma. Annyi mindenesetre megállapítható, hogy a vitaellenfelek mindkét oldalon a legtöbbször azt a hibát követik el, hogy nem tesznek világos különbséget a békeszerződésnek az etnikai elv értelmében igazságos és igazságtalan rendelkezései között. Ebből a szempontból az „egész Trianon” elvetése éppúgy túlzás, mint amilyen bűn annak teljes elfogadása. Az elfogulatlan vizsgálatok legtöbbje szerint ugyanis bármilyen nacionalista és elnyomó volt is annak idején a dualista Magyarország a nemzeti kisebbségek irányában, mindez nem mérhető ahhoz a szenvedéshez, amivel erre, illetve a revíziós fenyegetésre hivatkozva sújtották, és sajnos a mai napig is sújtják a szomszéd országokban egymást váltó rezsimek a magyar népcsoportokat. Pedig a revíziós félelmek legjobb ellenszere éppen hogy a jó kisebbségi politika lenne: ha egy kisebbség a kollektív, demokratikus szabadságjogok valódi érvényesülése révén ténylegesen beleszólhat saját sorsának alakításába, akkor szinte mindegy lesz, melyik országban él. Megszűnik a határok fetisiztikus jelentősége, és megnyílik az út az új Európa felé.”

A XX. század krónikája [1994] 264. old.

Az első, szabadon választott magyar kormány közlekedési minisztere Széchenyi István gróf, – „a legnagyobb magyar” – már a XIX. században rámutat a problémák gyökerére:

„Egy olyan országban, melyben oly csekély a közösségi szellem, mint a mienkben, ahol mindenki csak magával törődik, és a közre nem gondol, véleményem szerint valamilyen egyesítés kezdete lényeges haszonnal jár: mert több embernek olyan vállalkozás is könnyű, mely a magánosnak egyszerűen lehetetlen marad.”

Széchenyi [1998] 56. old.

„A legtöbb baj a világon talán a félreértésből keletkezik, mert az emberek nem értik meg egymást.”

Széchenyi [1998] 50. old.

„Az emberek, ... nem utálják az őszinte zsarnokságot, sőt a körülményekhez képest még meg is barátkozhatnak vele, de ha a zsarnokság emellett még képmutatás és álszenteskedéssel is van összekötve, akkor az emberek vérének minden cseppje fellázad... Emberek és nemzetek egyaránt megkívánják, hogy becsületesen járjanak el irányukban.”

Széchenyi [1998] 91. old.

„A politika fő feladata: lehető legnagyobb és legkiterjedtebb szabadságot teremteni, anarchia nélkül; s viszont mindenbe a lehető legszigorúbb rendet hozni, anélkül hogy abból zsarnokság váljék.”

Széchenyi [1998] 91. old.

Ha sikerülne a történelmi örökségből eredő gátlásokat, félelmeket oldani, enyhíteni, és Közép-Európa népeinek sokszínűségében, a régiók eltérő területi adottságaiban rejlő lehetőségeket kiaknázni, akkor mind gazdasági- mind kulturális értelemben színesebb és prosperálóbb együttműködést, a közös szinergiákon alapuló gazdasági fejlődést lehetne elérni.

Mindennek alapja az *együttműködés erősítése*, melynek alapja az itt élő népek kapcsolatainak intenzívebbé tétele. Ennek egyik lényeges előfeltétele a közlekedési kapcsolatok, kapcsolódási pontok mennyiségi és minőségi fejlesztése.

* * *

1.2. PROBLÉMAFELVETÉS, HIPOTÉZIS

A fentiekben vázoltak szerint Magyarországnak a XXI. század elején új kihívásokkal kell szembenéznie. A gyorsuló globalizációs folyamatok és az európai területi integráció együttműködési követelménye csak egy jól szervezett közlekedési és kommunikációs hálózat hatékony működtetésével elképzelhető. A történelmi eseményekből eredő, rossz beidegződések és sztereotípiák által terhelt kelet-közép-európai együttműködést a közlekedési kapcsolatok fejlesztésével is segíteni, erősíteni kell. Munkám során a felállított hipotézisek mentén haladva, a következő állításokat kívánom megvizsgálni, helytállóságukat igazolni:

Az alábbi hipotézisek szerint:

TÉZISEK

- 1. állítás:** Az EU tagság jelentős hatást gyakorol a közép-európai együttműködési folyamat megerősödésére, amely oldhatja a történelmi örökségből adódó ellentmondásos társadalmi helyzetet is.
 - A kedvező folyamat forrásait és kezdeti inspirációját az EU adhatja.
 - Irányát külső és belső adottságok egyaránt befolyásolhatják.
 - Közvetett és közvetlen módon, kölcsönösen kedvező hatást gyakorol az együttműködés egyik fizikai összetevőjét képező közlekedési hálózati elemek fejlesztésére.
- 2. állítás:** A közép-európai történelmi örökségből adódó elszigetelődés oldása egyrészt az EU integráció kiteljesedésével *makro szinten*, másrészt a társadalomban meglévő természetes kulturális-gazdasági kapcsolatkeresési igényeknek szabad utat adva *mikro szinten*, két irányból valósulhat meg.
- 3. állítás:** A kapcsolatok erősítéséhez nélkülözhetetlen közlekedési infrastruktúra megfelelő kialakítása viszont elképzelhetetlen az egymásra épülő, közösen átgondolt, a határon átívelő kapcsolatokat is felölelő nemzetközi koncepciók, tervek nélkül.
- 4. állítás:** A társadalmi jólétet és békét elősegítő integráció erősítése érdekében konkrét célként fogalmazható meg a *hiányzó tervek mielőbbi elkészítése, a meglévő koncepciókba való beemelés* és ennek segítségével az *integráció érdekében rendelkezésre álló EU források közös, optimális felhasználása*.

Az értekezés vizsgálati rendszerében az alábbiakban részletezett kutatási terv, és célmeghatározás vezérfonalát követve próbálom igazolni, alátámasztani a fenti állításokat.

1.3. KUTATÁSI TERV, CÉLMEGHATÁROZÁS

Az értekezés célja, hogy feltérképezze Magyarország XXI. század elejei közlekedési rendszerének sajátosságait. Ezen belül egyrészt vizsgálni kívánja a magyarországi és a nemzetközi közlekedési igényekből felmerülő közlekedésfejlesztési tendenciákat, ezek ellentmondásait, az Európai Unió közlekedésfejlesztési programját párhuzamba állítva a magyar közlekedésfejlesztési stratégiával, és az ezekből levezethető közlekedési hálózatfejlesztési alapidokumentumokkal (*makro szintű vizsgálat*).

A nemzetközi és az országos szintű elemzést követő vizsgálat rá kíván mutatni az európai uniós csatlakozással bekövetkezett viszonylag gyors gazdasági-társadalmi változások, a liberalizált kereskedelem, a szabad áru és tőke mozgások, a *megnyíló határok regionális hatásaira*, valamint a statikus, lassan átalakuló közlekedési hálózatok ellentmondásaira (*mezo szint*). A vizsgálat kiterjed a szomszédos régiók kapcsolati rendszerére és megvizsgálja a történelmi eseményekből kialakuló jelenlegi közlekedési kapcsolati helyzetet, az országhatárok eddigi elválasztó hatása okozta kedvezőtlen jelenségeket.

A következőkben a projekt szintű elemzés rövid példákon keresztül megvizsgálja a projektek értékeléséhez használt költség-haszon elemzési eljárások hatékonyságát (*mikro szint*) és ezek felhasználhatóságát a döntéshozatali rendszerben. Továbbmenve az elemzés kitér a közlekedésfejlesztést irányító intézményrendszer összetevőire, kapcsolatára. Mindeközben rövid áttekintés készül az Európai Unió integráció erősítő politikájának szakirányú célkitűzéseiről és a közlekedésfejlesztés mint kiemelt célterület fejlesztése során alkalmazott eszközökről. A projektek projekt szintű értékelésén túl az alkalmazott módszereknek alkalmasnak kellene lenniük arra, hogy útmutatóul szolgáljanak a döntéshozók számára egy-egy területfejlesztést jelentősen befolyásoló komplex közlekedésfejlesztési intézkedés-csomag véleményezésére. Így az értekezés a projektek értékeléséhez használandó költség-haszon elemzési eljárásokat abból a szempontból is vizsgálja, hogy mennyiben alkalmasak egy-egy térségi fejlesztést befolyásoló közlekedési projekt szélesebb körű hatásainak megítélésére.

Az értekezés átfogó célja, hogy felkutassa és megvizsgálja a határok megnyitása után azokat a kedvező és kedvezőtlen hatásokat, folyamatokat, melyek Magyarország

geopotenciális gazdasági-társadalmi helyzetét befolyásol(hat)ják, valamint rámutasson azokra az összetett hatásokra, amelyek a közlekedésfejlesztési rendszert alapvetően befolyásolják. A vizsgálat célja, hogy lehetőség szerint kimutassa azokat a lehetőségeket, beavatkozási pontokat, melynek segítségével a közlekedésfejlesztést, mint potenciális eszközt optimálisan felhasználva lehetőség teremtsdön arra, hogy Magyarország Európa szervesen együttműködő, közlekedési szempontból jól integrált tagja, vagy éppen egyik regionális gazdasági központja legyen. Ezen túl a célok között szerepel a közlekedési hálózatok fejlesztésére egy olyan stratégiai vonal, javaslat kidolgozása, amely a közlekedést felhasználva segítheti Magyarországot abban, hogy Kelet-Közép-Európa gazdasági és kulturális életébe szervesen bekapcsolódó, a térség gazdaságát és helyzetét pozitívan formáló, kiemelt fontosságú tényező legyen.

1.4. KUTATÁSI TERÜLETEK

A disszertációban végigvezetett kutatási terv a következők szerint épül fel:

- **Közép-Európa történelmi háttére, a XX. század eseményei és hatásuk, Magyarország jelenlegi helyzetére.**
- **A közép-európai térség közlekedési hálózata, Magyarország közlekedési kapcsolatai.**
Alapvető definíciókon túl ez a fejezet kíván képet adni a Kárpát-medence közlekedési hálózatának főbb jellemzőiről és benne Magyarország közlekedési kapcsolatairól.
- **A regionalizmus szerepe, a közlekedés, mint a regionalizmus erőforrása.**
A fejezet a hiányzó kapcsolatok felkutatását és a potenciális lehetőségeket, együttműködési, valamint ezzel együtt a közlekedési kapcsolati igényeket veszi sorra.
- **A feladatok megvalósíthatósága, a tervezési rendszerek értékelése – a költség-haszon elemzés módszerei, eredményessége.**
- **A célok megvalósíthatóságát segítő EU eszközök, források.**
- **A közlekedésfejlesztést meghatározó intézményrendszer jellemzői.**
Ebben a fejezetben kerül sor az elemzett jellemzők egységes szemléletű feldolgozására és a javaslat kidolgozására.
- **Befejezés, a kapott eredmények összefoglalása, konklúzió.**

1.5. LEHATÁROLÁS

Az értekezés elkészítésénél ki kívánok térni minden Magyarországot és a Kárpát-medence népeit, gazdaságát, kultúráját érintő hatásra, ugyanakkor figyelmen kívül hagyom a térséget és annak fejlődését nem befolyásoló egyéb Európán belüli távolabbi, vagy az Európán kívüli hatásokat. A lehetőségekhez képest figyelmen kívül hagyom a politikai és lobbiz törekvéseket. Disszertációm írása során politikai nézetektől, divatos irányzatoktól igyekszem függetleníteni magamat, a mind teljesebb objektív kép megalkotása érdekében.

Az adatgyűjtés, és a kutatás időszaka 2005. szeptember 1. és 2007. augusztus 20. között tartott. A kézirat 2007. augusztus 20-ával került lezárásra.

2. ELMÉLETI ALAPOK ÉS A KUTATÁS SORÁN ALKALMAZOTT MÓDSZEREK

A közlekedés, mint szolgáltató ágazat és mint piaci tényező elsősorban a klasszikus-neoklasszikus elvekre épülő neoliberais gazdaságpolitikával hozható párhuzamba. A szabad kereskedelem fizikai lehetőségét, a személyek, a tőke, az áruk szabad mozgását a tengeri, folyami szállítások szinte egyeduralkodó és földrajzilag meghatározó korlátot jelentő időszaka után a közlekedési- és szállítóeszközök, valamint azok mozgását lehetővé tevő fizikai alaplétesítmények (közút, vasút) XIX. századi fejlődése tette lehetővé, illetve teljesítette ki. A technikai és technológiai fejlődésre épülő, valamint a közlekedés és a távközlés lehetőségeit maximálisan kihasználó, gyorsuló ütemben bővülő világkereskedelem és világtermelés végül a XX. század végén kikényszerítette az adminisztratív korlátoktól mentes, liberalizált kereskedelmet, később az egységes európai piac működésének kiterjedését, majd ezzel együtt Európában a XXI. század elején az EU nagyszabású bővítését.

A kereskedelmi liberalizáció azonban nem egyértelműen szolgálja a haladást. *Ajit Singh* szerint a kereskedelmi nyitottság „képesse teheti az országot arra, hogy viszonylag specializált erőforrásait a termelésnek azokra a területeire összpontosítsa, ahol a világkereslet magas jövedelmi és ár rugalmasságot mutat” továbbá „olyan változásokat okozhat a jövedelemelosztásban, amelyek növelhetik a nemzeti össztermékhez viszonyított beruházási arányt” (*Singh* [2000] pp. 22-23.). Ezek azonban nagyrészt potenciális előnyök, amelyek megvalósíthatósága függ a kormányzati politikától, az állami szerepvállalástól. Ezen túlmenően „a szabad kereskedelmi modell feltételezi a teljes foglalkoztatottságot valamennyi, a kereskedelemben részt vevő országban” (*Singh* [2000] pp. 22-23.).

Hasonlóképpen a közlekedés, mint a gazdasági folyamatokat kiszolgáló ágazat pozitív szerepe sem mindig egyértelmű. A fejlett gazdasági szektor által szorgalmazott közlekedésfejlesztés hatására „a kialakult közlekedési hálózatra nemcsak a nagyfokú dekoncentráltóság, a kifelé irányuló vonalak túlsúlya vált jellemzővé (a modern szektor exportorientációjával függött össze) hanem a közlekedési eszközök és módszerek szélsőségei is.” (*Szentes in Blahó (szerk)* [2002/a] p. 92.).

Ezek a torzító hatások pedig a fejlett, jól integrált gazdaságok és a kiszolgáltatott helyzetben lévő, sokszor dezintegrációs nehézségekkel küzdő, rendkívül forrásigényes modern közlekedésfejlesztési beruházásokba invesztálni nem tudó gazdaságok között a különbségeket tovább mélyítették. (*Szentes in Blahó (szerk) [2002/a]*)

A közlekedésfejlesztési stratégiaalkotásnál kiemelt figyelmet kell tehát fordítani arra, hogy a kialakított közlekedési rendszerek ne okozzanak a térségfejlesztésben dezintegrációs hatásokat, és ezek a fejlesztések az integrációs folyamatokat elősegítsék. Szintén figyelmet kell fordítani arra, hogy a fejlett országok felől indított egyoldalú, egyirányú *közlekedésfejlesztés* ne gerjesszen újabb torzító hatásokat a területek és gazdaságok fejlettségi szintje közötti különbségek növekedésében. *Szentes* gondolatmenetét *Veres* meglátásaival egészítem ki, aki szerint: „Az infrastruktúra kialakult mintái, formái és felhasználási módjai az európai területszerveződés és területszervezés fő tényezői. A jelentős előrehaladás ellenére, ami e téren az utóbbi időben az Unióban történt, az EU-n belül máig a nemzeti szintű infrastruktúra-fejlesztés sok évtizedes örökségének kézzel fogható nyomait találjuk. Ezért fontos a közösségi közlekedés- és infrastruktúra-politikák összehangolása, a tagországok közötti együttműködés kialakítása, amelynek az eddiginél liberalizáltabban, hatékonyabban illetve környezetbarát, összehangolt és hatékony módon működtetik az európai közlekedést, de a kommunikációs rendszereket is.” (*Veres [2001/b]* p. 18. *ESPD [1997]*.)

A közlekedési hálózatok fejlesztésének tehát kedvező esetben a nemzetek, régiók, területek közötti *kapcsolatok fejlődését* kell szolgálnia. A közlekedés szintén alapjául szolgál a globalizációs és integrációs folyamatoknak is. Természetesen a fejlődés dimenziói között a fizikai tartalmú összetevők mellett más szempontok is szerepet játszanak. „Az elméleti viták és az elmúlt évtizedek gyakorlati fejleményei nyomán világossá, és mind szélesebb körben ismertté vált

- a nem gazdasági tényezők fontossága és a fejlődés emberi (humán) tartalmának, céljának és meghatározottságának ténye, valamint
- a fejlődés globális dimenziója és kontextusa, a „nemzetek” fejlődésfolyamatának összefüggése és mindinkább a globális és regionális fejlődésfolyamatok általi meghatározottsága”

(*Szentes in Blahó (szerk) [2002]*, p. 72.)

A közlekedés integrációs szerepének tanulmányozásához az integrációs elméleteket kell segítségül hívnunk. *Palánkai* véleményével azonosulva megállapíthatjuk, hogy „az integrációnak tehát előfeltétele a nemzetközi munkamegosztás bizonyos intenzitása, mennyiségi sűrűsödése, amely bizonyos ponton túl új minőséget eredményez.” (*Palánkai* [2004] p. 29.) A közlekedés szempontjából szemlélve, és továbbgondolva az *integráció feltétele*, hogy elegendő mennyiségű, és megfelelően fejlett (megfelelő minőségű) infrastruktúra álljon rendelkezésre, amely lehetővé teszi az országok, régiók között az áruk, szolgáltatások tömegének cseréjét. (*Kamecki* [1972])

A gondolatmenetet tovább folytatva ki kell térnünk az *integráció jelentőségére*. „A gazdasági integráció alapvető jelentősége a tényleges és a potenciális verseny növekedésében van” (*Pelkmans* [1997] pp. 3.). A közlekedést, mint a kereskedelem liberalizációját követő integrációs folyamat egyik katalizátorát tekintve megállapíthatjuk, hogy a közlekedés mint szolgáltató ágazat nélkülözhetetlen összetevője a gazdasági integrációs folyamatoknak. A európai közösségek története maga is egy tágran értelmezett gazdasági integráció története, aminek elméleti leírása a *Balassa-féle integrációelmélet* szerint követhető (*Balassa* [1961]). Bár az európai integráció számottevő előrehaladást mutatott az elmúlt évtizedekben, a *gazdasági uniót* feltételező közös vagy egyetlen valuta minden tagországra kiterjedő teljes körű bevezetése – különböző okok miatt – egyelőre nem sikerült, de a monetáris unióból kimaradt EU tagországok többsége erőfeszítéseket tesz ennek lehetővé tétele érdekében (pl. konvergencia program). Az *egységes piac* létrejötté formálisan 1992. végére megtörtént, azonban a négy alapvető szabadságjog biztosítása érdekében – éppen a személyek, és áruk mozgása területén – az adminisztratív határmegszüntetés és vele párhuzamosan a közlekedési kapcsolatok sűrítése oldalán még számos, a közeljövőben megoldandó feladat maradt.

Palánkai nyomán az integráció elméletek alábbi dimenzióját sorolhatjuk fel: „Az integráció-elméletek általában öt fontosabb dimenziójára kíváncsiak: az integrációs folyamat tartalma (lényege); az integráció szervezeti alapformái és intézményei; az integráció politikái (szabályozása), a kormányzás kérdései; az integráció előnyei és hátrányai (költség-haszon elemzés); és végül az integrációérettség (integrációs kapacitások).” (*Palánkai* [2004] p. 27.)

Ezeket a szempontokat figyelembe véve az integrációelméleti irányzatok segítségével röviden áttekinjük a közlekedés szerepét az integrációs folyamatokban.

2.1. A KLASSZIKUS LIBERÁLIS ISKOLÁK

„A nemzetközi integráció elméletének egyik domináns irányzatát a *liberális vagy neolibertális iskolák* képviselik. Az integráció liberális elmélete a klasszikus közgazdaságtan tételein, a korlátlan szabad verseny és szabad kereskedelem elvein nyugszik.” A sikeres integráció az iskolák szerint csak ott lehetséges, ahol az áruk és szolgáltatások, valamint a termelési tényezők szabad mozgása a szabad verseny feltételei mellett megvalósul. Mivel az integráció törvényszerűen a szabad kereskedelemmel azonosul, több elméleti megközelítés szerint szükségképpen minden szabadkereskedelmi rendszer integrációnak tekintendő. (Palánkai [1999/a] p. 21.)

Az integráció liberális felfogásának egyik alapvető állítása, hogy az integráció az áruk, szolgáltatások és a tényezők szabad és intenzív áramlásával valósul meg, valamint az „integráció intenzitása” egyenesen arányos a határokon keresztüli kereskedelem, levelezés, utazások növekvő számával. A liberálisok az egyénből, a termelőből, a fogyasztóból indulnak ki, így megközelítésük alapvetően *mikro jellegű*. *Makro szintű megközelítésük szerint* az integráció a gazdasági fejlettségi szintbeni különbségek mérséklődésével kell, hogy arányos legyen. A fejlettségi színvonalak különbségének csökkenése, vagy eltűnése, az integráció kívánatos következményként jelenik meg. (Palánkai [2004] pp. 39-40.)

Ha eme kívánatos állapot eléréshez szükséges eszközöket tekintjük, Iván Gábor megállapításával kell egyetértenünk: „Az európai integráció esetében a makrogazdasági kiegyenlítődés feltételeinek könnyen belátható katalizátora a területi és strukturális különbségek csökkentését szolgáló, a nemzetgazdaságok konvergenciáját elősegítő, a közösségi költségvetésből finanszírozott kohéziós politika, továbbá a kutatási keretprogramok, a belső piaci programok, a hálózati infrastruktúrák, ... vagy a vidékfejlesztés támogatása” (Iván [2005] p. 16.)

2.2. INTEGRÁCIÓ ÉS SZABÁLYOZÁS

A liberálisok mellett a közgazdasági elméletben szintén domináns integráció elméleti nézeteket vallanak a *dirigisták*. Nézeteikben rámutatnak arra, hogy a szabadpiaci

mechanizmusok önmagukban nem képesek a jólét maximalizálására. Alapvetően támadják a tökéletes verseny, a szabad kereskedelem, a beavatkozásmentes piaci viszonyok feltételezéseket, mert nézeteik szerint ezek az előfeltételezések a valóságnak nem felelnek meg. A szabadpiaci mechanizmusok nem képesek az integrációt sem megvalósítani olyan értelemben, ahogyan azt a liberálisok leírják. Nézeteikben a legfontosabb elem az, hogy állításuk szerint a mai gazdaságok nem a XIX. századi szabad piaci mechanizmusok alapján működnek, hanem a gazdasági életet *az állam befolyásolja, szabályozza, irányítja*. A regulációs elméletek szerint tehát nem csak a piacot, hanem a gazdaságpolitikát is nemzetközi szinten egységesíteni „integrálni” kell. Felfogásukban tehát a nemzetközi integráció az állami szabályozás és a tevőleges beavatkozás is államok feletti, nemzetközi szintre kerül. (Palánkai [1999/a] p. 27-28.)

A regulációs elméletek által megfogalmazott *negatív és pozitív integráció* (Tinbergen [1965], p.77.) az európai regionális gazdasági integráció esetében is értelmezhető. „A negatív integráció tehát nem más mint *liberalizálás*, míg a pozitív integráció *intézményépítés*, vagyis részben új intézmények és mechanizmusok kialakítása.” (Palánkai [2004] p. 49.) A tagállamok, és az egymással együttműködő régiók közötti kereskedelmi, szabványosítási, munkaerő- tőkepiaci korlátozást megszüntető egyezmények a negatív integráció fogalmába beleillenek. (Iván [2005] p. 16.)

2.3. INSTITUCIONALIZMUS ÉS INTEGRÁCIÓ

A nemzetközi gazdasági integráció makro szintjét, a régiók, és a nemzetek közötti együttműködést *intézményi oldalról* vizsgálják az institutionalisták. Az institutionalisták elméletében az „intézmények számítanak”, hiszen a politikai küzdelmekben a fennálló intézményi elrendezések a meghatározóak. Felfogásuk szerint az intézmények olyan eszközök, amelyek képesek meghatározott politikát létrehozni és alakítani a politikai viselkedés formáját. (Bulmer [1993], Palánkai [2004]). Az intézmények biztosítják azokat a szervezeti kereteket, amelyekben a szereplők (az államok) nagyobb arányokban lehetnek képesek pozitív végösszegű játékokra (Rosamond [2000]). Végso soron az institutionalisták szerint a politikai integráció nem más, mint a hatalom átvitele a nemzeti szintről a nemzetközi vagy közösségi intézményekbe (Palánkai [2004] p. 42.).

Az institucionalista irányzathoz sorolható a nemzetközi kapcsolatok Angol Iskolája (*Martin Wight, Hedley Bull, Adam Watson*). *Bull* állítása alapján „az »államok rendszeréből« csak akkor jön létre az »államok társadalma«, ha az államok egy csoportja párbeszéd és a konszenzus útján közös szabályokat és intézményeket hoz létre.” (*Bull* [1997], pp. 13-14.). „Az államok tehát azért működnek együtt, mert a kooperáció megfelel saját érdekeiknek, feltéve, ha a kooperatív magatartás jobb eredményhez vezet, mint az önsegély elvén alapuló magatartás, ha az együttműködés útján azok a költségek megtakaríthatók, melyek az önsegély gyakorlata esetén lépnek fel.” (*Kiss J.* [2003] p. 40.). Az infrastruktúra fejlesztés területén úgy gondolom *Kiss J. László* állítása nem szorul különösebb magyarázatra, hiszen a nemzetközi közlekedési hálózatok fejlesztése feltételezi az aktív együttműködést és az ennek hiányában kialakuló zavarok következtében az államok jól felfogott érdekeik természetsszerűleg sérülnek.

A neoliberális institucionalizmus képviselői a társadalmat is bevonják az elemzésbe annak érdekében, hogy a határon átívelő együttműködés motivációi és hajtóerői érthetővé váljanak. „Az államok politikai határain túlnyúló gazdasági kapcsolatok globális kiterjedésével az államok cselekvőképességüket csak akkor tarthatják fenn, ha más államokkal közös szabályokat hoznak létre a gazdasági szereplők határátlépő tevékenységének szabályozására. Az állam arra tesz kísérletet, hogy cselekvési képességének fokozatos elvesztését vagy annak bekövetkezését a kormányok közötti együttműködés útján szabályozza. Az erre a célra elhatározott szabályozást alkotják a nemzetközi rezsimek.” (*Kiss J.* [2003] p. 46.). „Az institutionalisták ugyanakkor a nemzetközi rezsimeket nem az államok felett magasodó mitikus képződmények tekintették, hanem hangsúlyozták, hogy a normákat, a magatartási szabályokat az államok önmaguk számára hozzák létre, sőt az interdependencia korában az államoknak szükségük van a nemzetközi intézményekre, annak érdekében, hogy a kollektív cselekedetek keretében saját érdekeiket megfogalmazhassák.” (*Kiss J.* [2003] p. 54.) Úgy gondolom, hogy az elmúlt időszakban a nemzetközi közlekedési hálózatok kialakításáról szóló nemzetközi konferenciákon az államok eme tevékenységére jócskán lehetett példát találni.

2.4. FÖDERALIZMUS KONTRA KORMÁNYKÖZISÉG

A föderalizmus és a kormányköziség antagonisztikus ellentéte az európai integráció mindennapi működésében világosan felismerhető. A föderalizmus a kormányok önrendelkezési jogait részben elvonva a hatalom gyakorlását bizonyos kérdésekben a az államok közös elhatározásán alapuló, általuk kialakított hatalmi közösségi intézményrendszer kezébe helyezi. A föderalisták *a nemzetek feletti és hatékony közösségi hatalmi struktúrák mellett érvelnek* (A Spinelli, J. Pinder, G. Montani) (Palánkai [2004] p. 42.). A háború elkerülése, és az államok közötti konfliktusok megoldása a föderalisták szerint kizárólag a föderáción keresztül elképzelhető. A II. világháború keserű tapasztalatai alapján vonták le következtetéseiket: „A nemzeti államok elvesztették létjogosultságukat, miután nem képesek garantálni polgáraik politikai és gazdasági biztonságát.” (Spinelli [1972] p. 68.)

A kormányköziség filozófiája mellett érvelők ezzel szemben a nemzetek szuverenitását és a nemzetállamok hatalomgyakorlását helyezi előtérbe. „A föderalizmust olyan politikai rendszerként írják le, amelyben világos hatalmi munkamegosztás van a regionális és a központi kormányzás között” (Palánkai [2004] p. 43.). Ez a vita az Európai Unió életében számtalanszor, legutóbb talán a 2007. júniusi EU csúcstalálkozón az EU alkotmány helyébe lépő reformszerződés tárgyalásakor volt a legszembetűnőbb¹. A föderalizmus koncepciója inkább a kisállamok érdekérvényesítése szempontjából kedvező, hiszen a szervezeteken keresztül jobban tudják érdekeiket, szempontjaikat képviselni és sok esetben a közös tárgyalóasztal mellett, más államok érdekközösségében kedvezőbb eredményeket tudnak elérni, mint az államok közötti szabad nemzetközi térben.

Ebben összetett európai politikai rendszerben minden bizonnyal William Wallace állítása helyénvaló és megfelelően jellemzi a kialakult helyzetet: a „nemzetek feletti és a kormányközi ellentétpár” nem más mint csapdahelyzet: „Az EU kollektív politikai rendszer és nem államközi forma” (W. Wallace [2000] p. 530, Palánkai [2004], pp. 45-46.)

¹ a reformszerződés dokumentumai: http://europa.eu/50/news/article/070727_hu.htm

2.5. FUNKCIONALIZMUS ÉS NEOFUNKCIONALIZMUS

A funkcionalista iskolák az integrációs rendszer jobb működésére és a *rendszer hatékonyságának növelésére* helyezik a hangsúlyt. A funkcionalisták szerint a nemzetállam egyre kevésbé képes alapvető társadalmi, gazdasági és politikai feladatainak megfelelni. Ezért egyre több, feladatot, közös célt és a társadalom számára közjót okozó funkciót kell a hatékonyabban működő integrációs szervezetekbe delegálni, amelyek a feladatokat és funkciókat tökéletesebben, hatékonyabban tudják ellátni. Ezek a feladatok a társadalom és a gazdaság számos területéről érkehetnek. Ebbe ugyanúgy beletartozhat a (közlekedési és egyéb) infrastruktúrák nemzetközi fejlesztése, a gazdasági növekedés és a technikai fejlődés felgyorsítása, a fejlettségi szintek kiegyenlítése, vagy a katonai védelem, nemzetközi biztonság megteremtése. A funkcionalisták szerint a funkciók delegálása és a feladatok hatékony ellátása mindenképpen intézményi változtatásokat igényelnek. Véleményük szerint bármilyen fontos probléma, ipari, környezeti, szociális konfliktusok, problémák a nemzetközi együttműködés és egy magasabb politikai integráció alapján létrehozott intézmények segítségével orvosolható. Ez az egyetértés szolgáltatja a logikai alapot a nemzetközi ellenőrző szervezetek, az ENSZ speciális ügynökségei, valamint az EU nagyszámú gazdasági és technikai szervezeti számára. (Pentland [1973].) A funkcionalisták logikája mögött az a törekvés áll, hogy ha egyre több közös feladatot delegálnak speciális funkcionális szervezeteknek, valamint ezek a szervezetek egyre több állammal kerülnek kapcsolatba, akkor ezek a szervezetek széleskörű, nemzetközi intézményekké válnak, vagyis előbb-utóbb felette fognak állni az őket létrehozó tagországoknak, mind hatalom, mind tekintély vonatkozásában. Az elméletek szerint a nemzetek így egyetlen közösségbe fognak tömörülni, amelyen belül a háború így lehetetlenné válik. (Deutsch [1978] p. 208). Az intézményi megoldásokat úgy kell tervezni, hogy azok nyitottak és rugalmasak legyenek. (Rosamond [2000], 33-34.) A funkcionalisták első számú törekvése a háború elkerülése. Minél több funkciót, feladatot sikerül a nemzetek feletti szintre delegálni, annál jobban sikerül az államot „tehermentesíteni”, ezáltal a béke biztosítható. A sikeres működés érdekében a föderalistákhoz hasonlóan a funkcionalisták is alapvető fontosságúnak tartják a nemzetközi szervezetek demokratikus támogatását, a párbeszédre alapuló megegyezést. (Palánkai [2004] p 52.)

A neofunkcionalisták (*Haas, Lindberg*) a társadalmi jólét és a belső béke mellett a nemzeti politikai elitek szerepére mutattak rá, valamint hangsúlyozták a globális szemlélettel szemben a regionális integráció jelentőségét. Sok szempontból az *integrációelmélet* és a *neofunkcionalizmus* közeli rokonságot mutat. *Rosamond* szerint „...ez a háború utáni európai egység stratégiájának elméleti megfogalmazása. (*Rosamond* [2000] pp. 50-51). Érdekes gondolatmenetet képvisel a neofunkcionalista elméletben a *spillover* (továbbgyűrűzés) fogalma. A technokrata, funkcionális szervezetek által képviselt, a kormányok feletti „szakmai” döntéshozatalon keresztül a nemzetállamok lassan kiiktatódnak a politikából, és a politikai döntéshozatalból. (*Palánkai* [2004] p. 52.)

2.6. GLOBALIZÁCIÓ ÉS AZ ÁLLAM KÖLCSÖNHATÁSA

A nagyfokú gazdasági és politikai integráció megvalósulásával és előrehaladásával hiba lenne azt feltételezni, hogy az új nemzetközi körülmények között az „államok összeomlásával” állnánk szemben, vagy hogy az állam, mint forma kivonulna a történelem színpadáról. Az állam és a globalizáció sokszor, és sok szempontból konfliktusba kerülhet egymással, azonban egymást nem kizáró, hanem egymást feltételező, egymásra utaló fogalmak. Az állam, mint a társadalom politikai képződménye belátható ideig továbbra is diszkrét egység marad, és valamilyen formában a jövőben is létezni fog. (*Gombár* [1998] pp. 37-44, *Kiss J* [2003] p. 90.)

Bármennyire is erősnek érezzük a globalizációs folyamatot, az állam képes arra, hogy megtartsa a kormányzás számos lényeges összetevőjét (*Hirst P. - Thomson G.* [1996] pp. 175-176). *Phil Cerny* az állam átalakulásáról beszél és a „jóléti államból” a „versengő államba” való átalakulását hangsúlyozza. Állítása szerint az állam képes „visszavágni”, új egyensúlyt kialakítani a globalizációs és az állam között. (*Cerny, P. G* [1989] p. 205). A globalizáció a XX. században új gazdasági földrajzot teremtett és ez a kormányok belső szuverenitását korlátozza. Ugyanakkor a tőke globalizálásában az államok aktív szerepet játszanak, számos területen és sok esetben maguk is globális szereplővé lépnek elő. (*Kiss J. László* [2003] pp. 90-92.)

Az alkalmazott módszer

A fentiekben a közgazdasági, nemzetközi kapcsolatok, és integráció elméletek rövid áttekintésével a teljesség igénye nélkül megpróbáltam felvonultatni azokat a legfontosabb elméleti megközelítéseket, amelyek a közlekedés fejlesztését, kapcsolatrendszerének kialakítását meghatározó, állami, intézményi, integrációs és globalizációs folyamatok leírásában alapvető jelentőséggel bírnak.

A bemutatott elméletek azonban *csak részben használhatók* a közlekedés a globalizálódó gazdaságban és az európai gazdasági-társadalmi fejlődést mindjobban meghatározó integrációs folyamatban betöltött szerepének vizsgálatában.

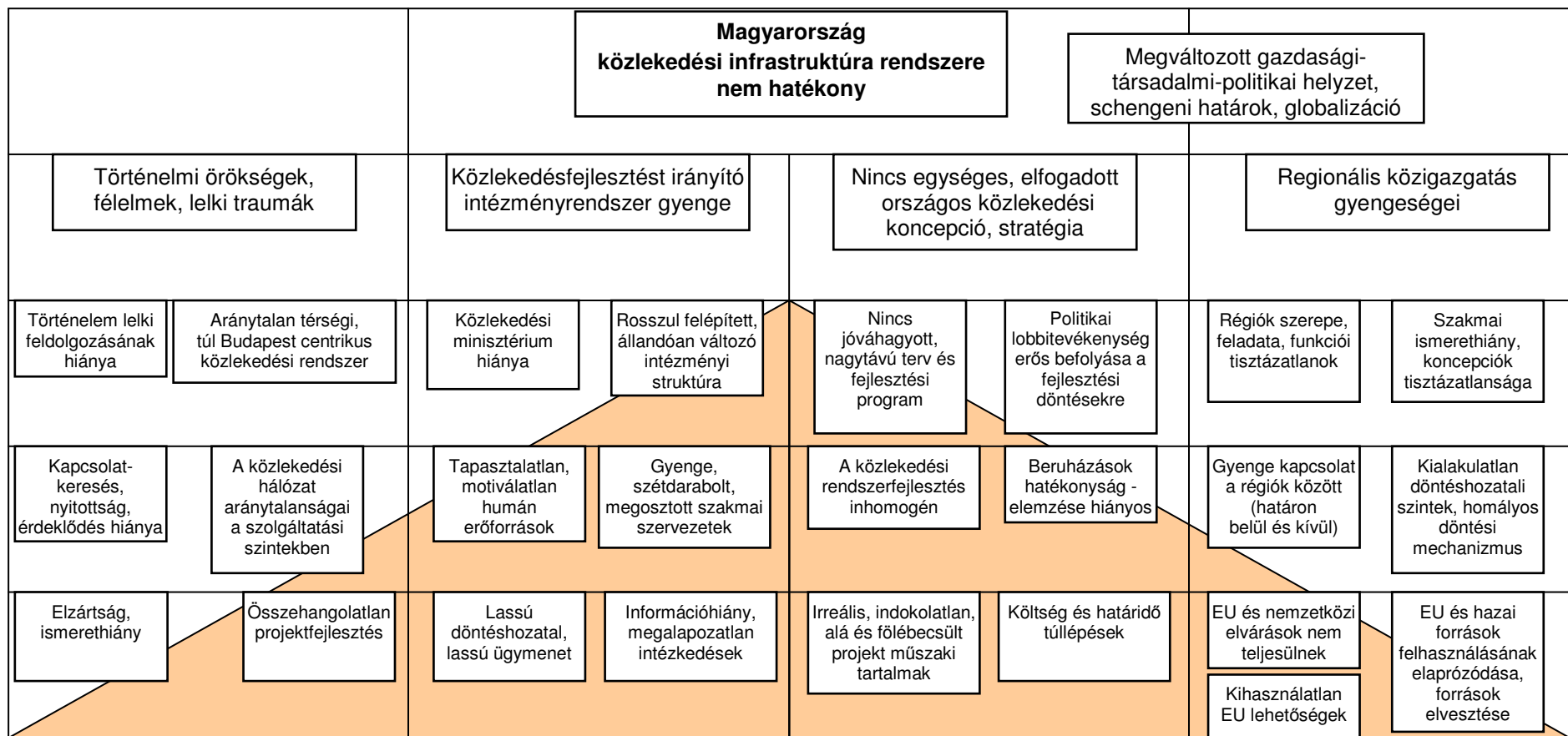
A közlekedésfejlesztési intézkedések megítélésére még egyelőre nincs elég hatékony módszer az Európai Unión belül. Több ezzel kapcsolatos törekvés látott napvilágot, de a nagy volumenű, jelentős forrásokat igénybe vevő fejlesztések hatékonyságának, és társadalmi szempontból való megfelelőségének komplex vizsgálatára még nem készült széles körűen használható eljárás. A beruházásokat társadalmi, gazdasági, politikai szempontból sokan, sokféleképpen értelmezik és értékelik. A 2007-2013. időszakban Magyarország számára a közlekedési kapcsolatok fejlesztéséhez rendelkezésre álló források minden eddigi szintet meghaladnak, nagy felelősség hárul tehát a közlekedésfejlesztéssel foglalkozó szakemberekre és a fejlesztésekről döntő intézményekre, szervezetekre, vezetőkre, hogy ezek a források az ország versenyképességének, gazdaságfejlesztésének érdekében hatékony módon kerüljenek felhasználásra, jól működő közlekedési hálózatot teremtve, amely alkalmas és képes megfelelni a vele szemben támasztott követelményeknek, igényeknek.

Az EU források felhasználása kapcsán arra szeretném felhívni a figyelmet, hogy a források végesek, felhasználásuk *időben, térben, és a vonatkozó szabályoktól vezérelten korlátozott*, és önmagukban nem elegendőek, nem biztosítják automatikusan a közlekedési gondok megoldását és a felmerülő igények maradéktalan teljesülést.

Ma Magyarországon a közlekedésfejlesztés átláthatatlan módon, világosan meg nem fogalmazott koncepciók mentén, hatékonytalanul, párhuzamosságokkal, aránytalanságokkal terheltén történik, melynek eredményeképpen inhomogén, betöltendő feladatahoz – továbbá az igényekhez és a lehetőségekhez képest – csak

alacsonyabb műszaki és szolgáltatási színvonalú, valamint bekerülési, beruházási összegeket tekintve alacsonyabb haszon/költség szinttel rendelkező közlekedési hálózati rendszer képes csak működni.

Jelen értekezésben a problémák komplex elemzésére vállalkozom az USAID által az 1960-as években kifejlesztett, széles körűen elterjedt, az EU tervezési gyakorlatában ma is gyakran alkalmazott problémafa-célfa módszerét segítségül hívva, a problémákat, és a célokat a következők szerint ábrázolva (2/1 és 2/2 ábrák):



2/1 ábra Az országos és regionális szintű közlekedési infrastruktúra-fejlesztés hiányosságainak **probléma-fája**
a szerző saját szerkesztése



2/2 ábra Az országos és regionális szintű közlekedési infrastruktúra-fejlesztés hiányosságainak **célfája**
a szerző saját szerkesztése

A 2/1 ábra a közlekedési infrastruktúra rendszer szerteágazó **probléma-fáját** mutatja. A problémákat négy, egymástól viszonylag jól elkülöníthető fő szempont szerint csoportosíthatjuk.

Mindenek előtt a történelmi örökségekből származó feszültségek, lelki traumák országos szintű feldolgozására van szükség. A I. és II. világháború következtében, és az azokat követő béketárgyalásokon kialakult helyzet elemzésén túl fontos, hogy a múlt emlékein túllépve a jelen szituáció helyes értelmezésével megtaláljuk és megragadjuk azokat a kínálkozó lehetőségeket, amelyek egy helyes közlekedésfejlesztési koncepció ütemes megvalósításával előnnyé kovácsolhatók, valamint elkerülhetjük azokat a veszélyeket, amelyek a közlekedési rendszer megfelelő kialakításának hiányában végső soron a gazdaság teljesítőképességének mérséklődésében és a versenyképesség csökkenésében nyilvánulnak meg.

A hatékony közlekedési rendszer létrehozásához mindenekelőtt a koncepciók és a gazdaságfejlesztési intézkedésekkel teljes összhangot képviselő, konkrét fejlesztési elképzelésekkel rendelkező egységes közlekedésfejlesztési stratégia megalkotása valamint a megvalósításához szükséges hatékony intézményrendszer kialakítása szükséges. A közlekedésfejlesztési stratégia kialakításához világos *ország-fejlesztési stratégiára* van szükség, ami számos, a parlamenti választások után született alapidokumentumból levezetető (Kormányprogram, ÚMFT, Versenyképességi Koncepció, stb.). Az említett közlekedésfejlesztési stratégia megalkotásához és következetes végrehajtásához azonban stabil, megalapozott működést, döntéshozatalt és intézkedéseket feltételező intézményrendszer szükséges. Amíg a teljes intézményrendszer funkcionális működését lehetővé tevő világos, átfedésektől és ellentmondásoktól mentes hatásköri és hatásterületi elválasztások, konkrét feladatmeghatározások nem történnek meg, addig a jól összeállított közlekedésfejlesztési stratégiát megalapozó tanulmányok, vizsgálatok, majd a stratégia ismeretében szükséges intézkedések, projekt-fejlesztések a megfelelő szakmai szinteken sem valósulhatnak meg.

Ugyanilyen fontos az országos közlekedésfejlesztést megalkotó és koordináló intézményrendszer kialakításával párhuzamosan a regionális fejlesztést meghatározó szervezeti egységek kialakítása, valamint a regionális döntéshozatali, irányítási mechanizmusok kidolgozása. Hatékony regionális koncepcióalkotás és a

területfejlesztést maximálisan kiszolgáló térségi közlekedésfejlesztési programok nélkül a gazdasági folyamatokat rugalmasan, megfelelő szinten kiszolgáló közlekedési rendszer nem képzelhető el.

Az ok-okozati viszonyokat hierarchikus rendszerben feltüntető probléma-fa összetevőinek jellemzését az értekezés egyes fejezetben részletesen taglalom. A javasolt megoldások és a szükséges intézkedések megtétele után kedvező esetben a magyarországi közlekedésfejlesztési rendszer a 2/2 ábrán **célfában összeszerkesztett** és bemutatott kívánatos célállapotba juthat.

Szakirodalom rövid áttekintése

A kutató munka jelentős részét a vonatkozó hazai és nemzetközi irodalom tanulmányozására fordítottam. A hitelesség és az objektivitás érdekében a gazdasági-kereskedelmi összefüggésekre, valamint a közlekedési infrastruktúra jellemzőire vonatkozó források, adatállományok közül elsődleges forrásként csak azokat használtam fel, amelyeket kormányzati szervek, vagy hivatalos közlekedési kutatással, irányítással, közlekedési létesítmények megvalósításával foglalkozó szakmai szervezetek állítottak össze. Elsődleges forrásnak tekintem továbbá mindazokat a rendelkezésre álló, visszakereshető információkat, amelyeket az Európai Unió Bizottsága, vagy az EU egyéb hivatalos szervezetei jelentettek meg. Elsődleges forrásnak tekintettem továbbá a közlekedési konferenciákon, munkaértekezleteken a hivatalos képviselők által bemutatott anyagokat. Az anyagok feldolgozása és hivatkozása során a magyar műszaki és közgazdasági terminológiákat és szakszavakat igyekeztem alkalmazni. A rövidítések kibontását a könnyebb érthetőség kedvéért külön szöszedetben, szakkifejezések jegyzékében gyűjtöttem össze.

Az értekezés tárgykörébe tartozó, vagy ahhoz bármilyen tágabb értelemben kapcsolható hivatkozott szakirodalmat másodlagos forrásként kezeltem. A hazai szakirodalom tanulmányozása mellett igyekeztem az idegen nyelven fellelhető, a témához kapcsolható szakirodalom kutatására és az értekezésben való megjelenítésére is.

Szakmai szervezetek, alkalmazott módszerek

A vonatkozó szakirodalom tanulmányozásán kívül jelentős részt, és időt szántam a témával foglalkozó szakmai szervezetek, közigazgatási intézmények, minisztériumok, régiók véleményének, törekvéseinek megismerésére. Ezen túlmenően az általános törvényszerűségek, trendek feltárásán és bemutatásán túl konkrét térségi geográfiai helyzetek elemzésével példaszerűen igyekeztem bemutatni, javaslatokban összerendezni, összefoglalni az általam célszerűnek, hasznosnak tekintett intézkedéseket.

A értekezés elkészítése során figyelembe vettem a közigazgatási, regionális gazdaságtani, valamint a területfejlesztési szakemberek által kidolgozott gyakorlati módszereket is. Az egyes kérdéskörök elemzése során támaszkodtam továbbá a regionális gazdaságtan, a regionális politika, európai regionális politika, stratégiai tervezés, projekttervezés, közlekedés-gazdaságtan, hálózatfejlesztés, hálózati modellezés, területi tervezés, térségfejlesztés, közlekedés-tervezés, regionális közigazgatás területének elméleti és módszertani megközelítéseire is.

3. KÖZÉP-EURÓPA TÖRTÉNELMI HÁTTERE, A XX. SZÁZAD ESEMÉNYEI ÉS HATÁSUK MAGYARORSZÁG JELENLEGI HELYZETÉRE

A XIX. század utolsó, majd a XX. század első évtizedében látványos technikai és gazdasági fejlődés ment végbe Európában. A technikai és gazdasági fejlődést társadalmi változások, a polgárosodás és az urbanizálódás követte. A városi életformához elengedhetetlenül szükséges középületek, közvilágítás, kövezett utak, közlekedési főútvonalak, vízellátás, közvilágítás és csatornázás mellett alapvető szükség volt a városokat összekötő közlekedési- szállítási utakra, vasútvonalakra és a közlekedést lehetővé tevő modern járművekre.

A modern városfejlődésben is vezérszerepet vitt a magyar királyi székesfőváros rangjára emelkedett Budapest. Lakossága Pest, Buda és Óbuda 1873-as egyesítését követő időszakban megháromszorozódott, lakossága átlépte az 1 milliót, és ezzel az európai nagyvárosok között is a hatodik helyre került. A polgári életforma alakítói és terjesztői a városok, különösen a nagyvárosok lettek. Itt egy helyre összpontosulva valósulhatott meg a modern társadalmakat jellemző bonyolult termelési munkamegosztás és a fogyasztási sokszínűség. A kor ebben is jelentős előrelépést hozott, melynek számos magyar vonatkozása is volt.

Az óbudai gyárban 1895-ben készült el Közép-Európa első úszódokkja, amely egyben a magyarországi modern hajózást is megteremtette. Csonka János és Bánki Donát 1893-ban megalkotja az első karburátort, két évvel később Budapesten 1895-ben jelent meg az első gépjármű. 1907-ben készült el Csonka János tervei szerint az első teljesen magyar gyártású autó, később 1923-ban Kandó Kálmán mutatta be villamos mozdonyát.

1867. és 1933. között éli virágkorát a magyarországi hídépítés. 1890. és 1897. között Baross Gábor miniszter által indított nagyszabású közlekedésfejlesztési program keretében készültek el a nagy folyami hidak (Szeged, Pozsony, Komárom, Esztergom, Tokaj, Budapest), majd azokat fokozatosan követték az ország többi közlekedési csomópontján, utak átkelési szakaszain épült hidak. Erre az időszakra alakult ki az a magyarországi tervezőgárda és technológiai fejlettség, amelynek eredményeképpen a hidak számos helyen új kapcsolatokat nyitottak, élénkítve a közlekedési lehetőségeket, újabb területek feltárását biztosították. Az építkezés

előfeltétele volt a nagyüzemi vas- majd acélgyártás technológiájának fejlesztése, a magyarországi kohász és szerkezetépítő szakemberek tudásának bővülése. 1891-ben épült a temesvári Ferenc József híd, majd egy évvel később a komáromi Erzsébet híd.

Az 1890. évi I. úttörvény megalkotása után már 1908-ban létrejöttek az egységes számozást alkalmazó, kategorizált utak: állami, törvényhatósági, járási, községi utak. *Létrehozták az államépítészeti hivatalokat.* Feladatuk az volt, hogy a régiókat, gazdasági és politikai központokat egymással és a székesfővárossal összekötő utakkal kapcsolatos igazgatási és műszaki teendőket ellássák. Elkészültek a modern úttörvényt megalapozó, ahhoz csatlakozó rendeletek. Az 1890-től az első világháborúig terjedő időszak a közutak minőségi fejlődésének korszaka volt. 1910-ben belügyminiszteri rendelet szabályozta a közúti jelzőtáblák egységes alkalmazását.

A lendületes fejlődésnek azonban gátat vetettek az I. világháború eseményei. Az I. világháború, a párizsi béketárgyalásokat követő társadalmi mozgalmak, az 1919-es proletárforradalmak, majd az azt követő gazdasági válság hosszú évekre visszavetette Közép-Európa gazdasági és kulturális fejlődését is. Csak az 1930-as évek második felében következett be mérsékelt gazdasági fejlődés, amit azután a II. világháború kitörése szakít félbe. A háború borzalmai még mélyebb gazdasági és társadalmi válságba sodorják Közép-Európát. (Tóth Ernő dr. (szerk) [2001])

Az 1945. utáni időszak az elzárkózás, a szétszakadás, a megosztottság jegyében telnek, amikor egy mesterségesen Közép-Európára kényszerített ideológia vezérfonalán alakul újjá a termelés. Az országok között hűvös, államilag irányított propagandisztikus eszközökkel alátámasztott, ugyanakkor a határok hermetikus lezárását eredményező rendszer működik. Közép-Európa is kettészakad. Ausztria, Magyarország, Csehország-Szlovákia és a balkáni államok új államszervezeteken belül, a demarkációs vonalak mentén sorolódnak „baráti” vagy „ellenséges”, „imperialista” táborba. A régi közlekedési, kereskedelmi útvonalak, sőt társadalmi, kulturális kapcsolatok megszakadnak és kizárólag az állami eszközökkel ellenőrzött, felső politikai-vezetési szinten létrehozott kapcsolatok működnek.

A gorbacsovi reformok és a szocialista blokk általános válsága elvezet az 1989-es rendszerváltáshoz. Az ezt követő időszakban az elzárkózás adminisztratív korlátai képletesen, és fizikai korlátai a szó valóságos értelmében is ledőlnek, megszűnnek, hiszen a berlini fal lebontása mellett az elnyomás alól felszabaduló, demokratizálódó országokban sorra szüntetik meg a határmenti övezeteket, felszedik az aknazárat, átvágják a határt elválasztó szögesdrótokat. A demokratizálódás, valamint a működő piacgazdaság felé forduló, a nyugati társadalmak és *egymás felé kapcsolatot kereső országokban sürgető igényé válik a hatékony, rugalmas közlekedést lehetővé tévő közlekedési útvonalak és az országok közötti kapcsolatot megteremtő határátjárók megteremtése, bővítése.*

Közép-Európa közlekedési hálózatának kialakítására azonban számos, egymástól némiképp eltérő elképzelés is napvilágot látott. Az országok nem mindig azonos érdekek mentén és azonos szempontból megközelítve keresték egymással a kapcsolatot. Viszonyukban, gondolkodásmódjukban, kommunikációjukban a XX. század eseményei tetten érhetőek. Hiába demokratizálódtak az elnyomás alól felszabaduló közép-európai országok, vezetőik és politikusaik gondolkodásmódjában, a társadalmi beidegződésekben, a közelmúlt eseményeiben gyökerező „korlátokat” sokkal nehezebb és hosszabb folyamat lebontani, mint ahogy az a kezdeti „lendületből” várható volt.

Az I. világháború utáni párizsi békeszerződésben formát öltő, majd a hitleri Németország által a „Bécsi döntések”-hez kapcsolható területi „átrendeződések”, az ennek következtében létrejövő társadalmi-etnikai problémák és az abból eredő ellentétek, majd a II. világháború és az azt követő időszak szörnyű eseményei: a kitelepítések, a halálmenetek, a gulagok, a kényszerű lakosságcserek mind feszültté, ellenségessé tették a viszonyt Közép-Európában Csehország, Ausztria, Magyarország, Szlovákia, Románia között. Mai napig megoszlanak a vélemények az egyes országokban bekövetkezett anyagi és emberi veszteségek számáról. Ugyanakkor például még ma is nagy vitát kavarnak a Benes dekrétumok, ezek mai napig érezhető hatása és gyakorlata, amely még napjainkban is óriási felháborodást okoz az érintettek körében. Az 1945. utáni lakossági kitelepítésekkel és a kényszerű népmozgásokból adódó sérelmek mélyen gyökereznek a társadalomban, melyek

orvoslása, gyógyítása csak hosszú távon, pozitív tapasztalatokon és kezdeményezéseken, pozitívan megélt közös élményeken keresztül lehetséges.

Ugyanakkor mindenképpen szükséges mind politikai, társadalmi, mind helyi, közösségi szinten a családi, kisközösségi események rendbetétele, tárgyilagos feldolgozása, a múlt helyretétele. 50-60 év távlatából Közép-Európa népeinek meg kell tanulniuk együtt élni múltjukkal, a közös jelen és az előremutató jövő érdekében a sérelmeket feldolgozva, a múlt eseményeiből tanulva megtalálni helyüket a vadonatúj keretek között egységesülő, közös jövőképet építő Európában. Ehhez azonban nélkülözhetetlen, hogy szembenézzünk a saját múltunkkal és megpróbáljunk kevesebbet foglalkozni mások sötét és még egyelőre lezáratlan múltjával. Nagyon fontos, hogy a történelmi tényeket, az ebből eredő sérelmeket tárgyilagosan szemléljük, a történelmi kutatásokat objektív szemmel feldolgozva tabuk nélkül ismerjük meg és tanuljunk a múltból, hogy a jövőbeni ezzel kapcsolatos hibákat elkerülhessük. Az objektív, tárgyilagos múltfeltárás nélkül a sérelmek újratermelődnék és a sértett féligazságok tovább mélyítik a nemzetek közötti ellentéteket, melyek erősödő nacionalizmusban, erőszakban, további politikai konfliktusokban fognak megnyilvánulni.

Az 1989-es változások az akkori jelen eseményeivel foglalkoztak. A berlini fal lebontása, a szögesdrótok lelkes átvágása, a határok megszűnése okozta eufórikus összelehelkezés látványos, jól kommunikálható és a politikusok által is jól képviselhető akciók voltak. Az ezt követő időszakban azonban a múlt eseményeinek feldolgozása, a sérelmek begyógyítása, a megbékélés és az ellenséges érzelmek együttműködéssé fordítása már meghaladták a politikusok erejét. Ezek a gondok a közép-európai népek együttműködésének elmélyítésében még mind a mai napig erősen gátló tényezők.

A regionalizmus törekvései, a közlekedésfejlesztési intézkedések, az európai uniós támogatások és a közös európai politika mind hatástalanok, vagy legalábbis igen rossz hatásfokkal működnek, amíg az együttműködés gátjai: a múltbeli események feldolgozatlansága, a sérelmek orvosolatlansága, az ebből eredő ellenségeskedés és bizalomhiány fennállnak. Amíg a történelmi események józan feldolgozása, megfelelő helyretétele meg nem történik, addig a közös egységes Európa merő

illúzió marad, és a közös együttműködésben prosperáló jövő megvalósítása döntő késedelmet szenved.

Sokak számára elképzelhetetlen volt, hogy két világháború és több száz év folyamatos háborúi után Nyugat-Európa népei évtizedeken keresztül párbeszédre alapuló együttműködésben, közös megoldást kereső problémamegoldáson alapuló szövetségben tudnak együttműködni. Ma még ugyanilyen reménytelennek tűnik, hogy a Közép-Európában, különösen a Kárpát-medencében élő népek közös megegyezésen alapuló egyetértésben oldják meg problémáikat, a luxemburgi Európai Bíróság és a hágai Nemzetközi Bíróság igénybevétele nélkül. A temelíni atomerőmű kérdése, bős-nagymarosi vízlépcső, majd a tiszai, és legutóbb a Rába vízszennyezés ügye, továbbá a kisebbségi, hovatartozási, önrendelkezési kérdések kezelése mind megannyi példa arra, hogy Közép-Európában a párbeszéd és a problémamegoldás képességét, az együttműködést még erősíteni kell. Ebben segítséget és támaszt nyújthat a régiók közötti szorosabb kapcsolatot lehetővé tévő infrastruktúra, az Európai Unió kohéziós és regionális politikája, de a történelmi sérelmekből adódó konfliktusok megoldása, kezelése az itt élő népekre és azok vezetőire marad.

Érdekes felismerést tesz *Karl Schwarzenberg*² cikkében, amelyben leírja, hogy Bécs és Budapest között az autópálya, amint erre lehetőség nyílt, igen hamar elkészült, ugyanakkor Bécs és a közeli Pozsony, vagy a kicsit távolabbi Prága között a mai napig nem épült ki közvetlen autópálya kapcsolat. Véleménye szerint ez a régi rokonszenvekhez-ellenszenvekhez, beidegződésekhez kapcsolható.

(*Schwarzenberg* [2001])

Ebből is látszik, hogy a történelmi eseményekben, politikai irányultságban gyökeredző viszonyok mennyire meghatározzák a jelenkor lehetőségeit, befolyásolják a jelenlegi gazdasági-társadalmi-kulturális hatásokat, valamint mennyire hatnak a kommunikációs, gazdasági és társadalmi kapcsolatokat fizikailag is meghatározó infrastrukturális jellemzőkre.

Schwarzenberg ennek okát abban látja, hogy az osztrák befektetések az első években nagyon erősen Magyarország felé áramlottak a kedvező történelmi múlt, „sógorság” eredményeképpen, ugyanakkor az 1918. utáni csehszlovákiai nagyon erős osztrák

² *Karl Schwarzenberg* a Nemzetközi Helsinki Bizottság elnöke, a „Respekt” kiadója, Bécs-Prága

ellenesség érvényesülése hátráltatta a mai cseh- és szlovák főváros és Bécs kapcsolatainak erősödését. Schwarzenberg ugyanakkor optimista az utóbbi évtizedekben az osztrák tévéadások és a határok megnyitása utáni pozitív kultúra terjedésével kapcsolatosan, azonban rámutat a határok megnyitásával gyorsan érkező előítéletek káros hatására is. Meglátása szerint a kapcsolatok elmélyítésének további gátja az említett kitelepítés-kérdéskör (Benes-dekrétumok) és áttételesen a temelíni erőmű problémája is.

Schwarzenberg észrevételeit továbbgondolva valóban elgondolkodtatónak tartom és figyelemfelkeltő gondolatnak szánom, hogy a nemzetek közötti politikai és kulturális kapcsolat alapvetően befolyásolja az országokban kialakuló ipari és infrastrukturális létesítmények egyáltalán létrejöttét, de azok tulajdonságait, jellemzőit is. Ez első megközelítésben természetesnek tűnik, azonban ha megvizsgáljuk az egyes létesítmények jellemzőit és a velük szemben támasztott kifogások természetét, látható, kitapintható, hogy a nem is mindig a létesítmények hatásaival, következményeivel van az alapvető probléma, hanem a kifogások eredete a kulturális, történelmi kapcsolatokban, sérelmekben keresendők.

Schwarzenberg a temelíni erőmű kapcsán példaként hozza fel, hogy Ausztriában nemigen hallani, hogy kifogást emelnének a bajorországi erőművek ellen, s ugyanígy nem tiltakoznak a magyarországi paksi atomerőmű ellen sem, hovatovább az esetleges negatív hatások ezeknél az erőműveknél hasonlatosak lehetnek.

Véleményem szerint ugyanebbe a problémakörbe sorolható a bős-nagymarosi vízlépcső „Dunasauruszának” tragikum is. Számos ehhez hasonló vízlépcső-rendszer működik az európai folyókon, melyek környezetszennyezési problémáit, tájba illesztését sikerült megoldani. Bős-Nagymaros kérdésköre azonban – véleményem szerint szintén kulturális-társadalmi és politikai okokból – a szakemberek-politikusok számára megoldhatatlan maradt, sőt a hágai nemzetközi bírósági ítélet után sem rendeződött megnyugtatóan.

Schwarzenberg véleményével azonosulva szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy a közös Európa építése nem valósítható meg hatékonyan történelmi események feldolgozása, és az elszenvedett sérelmek megnyugtató rendezése nélkül. Nagyon sokat kell még tenni Közép-Európa országaiban a megfelelő történelmi tudat

kialakításához. A lakosság széles rétegei túl keveset tudnak, sőt sokszor félretájékozottak/félretájékoztattak arról, hogy mi is történt, hiszen negyven-ötven éve minden lényegi információtól elzárták őket. A mai politikai hatások, és az események tálalása sem mindig objektív, ugyanakkor az elmúlt években a sajtóval szembeni bizalomvesztés miatt az emberek már az objektív tájékoztatásnak sem hisznek. Véleményem szerint hosszú időn keresztül nyújtott, megbízható, objektív, hiteles tájékoztatás eredményeképpen érhető csak el, hogy a lakosság és a politikai vezetés között valódi, bizalomra épülő párbeszéd alakuljon ki, ami segíthet a problémák valódi megoldásában.

A történelem közös megismerése és a figyelem felkeltése nyújthat segítséget abban, hogy a történelmi sérelmeket, problémákat kultúráltnak, higgadt hangnemben, megfelelő történészi tárgyilagosság mellett lehessen feldolgozni és a népesség számára közvetíteni. Közép-Európában erre egyelőre vajmi kevés próbálkozás történt eddig, pedig erre égetően nagy szükség lenne. Számos lehetőség mutatkozna a közös történelmi párbeszédre, azonban az elszalasztott lehetőségeket számba véve a jövőben sokkal nagyobb figyelmet kell fordítani az itt élő népek közös kultúrájára, építeni kell a közös hagyományokra-szokásokra, és ezen keresztül közösen, némi józan „könnyedséggel”, a mély és valós átérzés mellett a megbocsátás és a felejtés képességével szükséges szembe nézni a több évtizedes negatív tapasztalatokkal. Ezen az úton haladva az eredmény talán kézzelfoghatóbb, és az oldott légkörben a problémák megoldása is könnyebbé válik. (Schwarzenberg [2001])

A kelet-közép-európai térségben élő népek történelmében sokkal több a hasonlóság, a kulturális egyezőség, mint az ellenpont. Az ellentétek sokkal többször mesterségesek, politikai színezetűek, míg a közemberek szintjén a kulturális hagyományokban, a családi és társadalmi kapcsolatokban meglévő egyezőség, a rokoni kapcsolatok, a közös nyelv és múlt, a kapcsolatot kereső és összetartó erő a meghatározók.

Az infrastrukturális kapcsolatok kiépítésével lehetővé válik a régiók, területek közötti intenzívebb kapcsolat. A kulturális rendezvények, dalfesztiválok, vetélkedők, televíziós közvetítések, egyéb társadalmi rendezvények segítséget nyújtanak a közös gondolkodás, közös élmények megélésére, a kultúra és a közös gondolkodás, az együvé tartozás kialakítására. Ehhez azonban megfelelő gondolkodásra, a

szomszédos népcsoportok iránti érdeklődésre és tiszteletre, nyitott gondolkodásra van szükség. A közlekedési és kommunikációs infrastruktúra fejlesztése ehhez nélkülözhetetlen, ugyanakkor az eredményekhez közvetetten, szerény háttérhatásokkal tud csak hozzájárulni.

Az 1989-90. év fordulóján elkezdett rendszerváltozás, egyrészt a politikai rendszer átalakítását szolgálta, másrészt – legfőképpen – a tervgazdaságból a piacgazdaságra való áttérést szorgalmazta. A termelés-szerkezet átalakult, a megváltozott gazdasági körülmények nyomán a II. világháború utáni keleti orientációjú kapcsolatok megváltoztak, a nyugati országok felé irányultak. Mindeközben a közép-európai országok egymással való kapcsolata kevésbé fejlődött, eltekintve például a hagyományos osztrák-magyar kapcsolatok újraépülésétől. A vasfüggöny időszaka rányomta bélyegét az itt élő népek kapcsolatára és a hirtelen jött politikai és gazdasági változás sem hozott igazi áttörést.

Az elzárkózás évtizedei – különösen a határ mellett lévő területeken – befelé fordulást, sivárságot, reményvesztett pangást, kirekesztettség érzést okozott. A határ mellett élő emberek számára szinte minden, ami a határ túloldalán, „odaát” zajlott, sokkal messzebb volt, mint az, ami az ország belsejében, vagy távoli területeken, Németországban (NDK-ban és NSZK-ban), Amerikában, vagy a Szovjetunióban történt. A határok hirtelen megnyitásakor mindkét oldalon jelentős ismerethiánnyal, előítéletekkel, félelmekkel kellett megküzdenni.

A határ mentén élő emberek és sokszor a politikusok sincsenek tisztában azzal, hogy milyen előnyökkel jár számukra a határok megnyitása, az, hogy lehetővé válik a részesedés a szomszédok kultúrájából, lehetővé válik a munkaerő áramlás, a termelés összekapcsolása, az árucikkek beszerzése, a szolgáltatások igénybevétele. Sokszor a több kapcsolati lehetőség kevesebb megértésre való törekvést, hajlandóságot mutat. Az emberek megrémülnek a jelenségtől, a bezárkózás okozta lassú hétköznapi felpezsdüléstől, a munkahelyek és termelő szervezetek átalakulásától, ami sokszor inkább esély, lehetőség, mint veszély. Ugyanakkor a telekommunikáció, a globalizáció terjedése oda vezet, hogy az emberek a média által közvetített információ hatására jobban érdeklődnek a távolabbi, gazdagabb területek, országok, régiók iránt. Magyarországon is megfigyelhető az angolszász kultúra, nyelv, szokások, étkezés terjedése, ugyanakkor vajmi keveset tudunk és törődünk a

szomszédos országok, csehek, szlovákok, románok szokásairól, kultúrájáról, étkezéséről, zenéjéről. Amerika, Kína, Japán sokszor csábítóbb, népszerűbb mert csillogóbb, gazdagabb, egzotikusabb, mint a történelmi problémákkal terhelt, sokszor a híradásokban békétlenségtől visszhangzó Erdély, Vajdaság, a Felvidék, vagy akár a csöndes Alsó-Ausztria. A szomszéd régiók – bár szépségüket, kultúrájukat senki nem vitatja – mégis szegényesebbeknek, unalmasabbaknak, tűnnek, meg „amúgy is” itt vannak a szomszédban, nem érdemes velük foglalkozni. A balkáni népek kultúrája is csak a balatoni üdülést „kiváltó” adriai-tengeri nyaralások miatt látszik előtérbe kerülni, igaz ez talán esélyt teremt a déli népekkel való kapcsolat erőteljesebb kibontakozására is. *Önmagukban azonban a „divatok”, pillanatnyi hatások nem tudják megváltoztatni, és döntően befolyásolni a térségi integrációs folyamatokat. Ehhez tudatos tervezés, együttműködés, valamint tudatos gazdaságfejlesztés szükséges.*

A korábbi mesterséges, és sok esetben torz szocialista termelési munkamegosztás negatív tapasztalatai alapján érzékelhető volt, hogy ugyanahhoz a földrajzi régióhoz tartozó országok *nem szükségképpen* egymás legfontosabb, vagy természetes gazdasági partnerei. Számos esetben bebizonyosodott és például szolgál ma is, hogy a politikai nézetekben, gondolkodásban megmutatkozó hasonlóság, a gazdasági életben kialakult kapcsolatok, érdekszférák együttműködése sokkal inkább elősegíti a kooperáció létrejöttét és működését, mint a közös múlt (érzelmeiktől, emlékektől, sérelmeiktől terhelt) öröksége, vagy a pusztán földrajzi közelség. Ugyanakkor természetesen nem tagadható, hogy a múltban a technikai fejletlenség, a mostoha közlekedési viszonyok miatt elsősorban az elérhető földrajzi közelségben lévő kapcsolatok épültek ki. Az *együttműködés kialakítása szempontjából* a közös történelem, közös szokások, helyi viszonyok, tapasztalatok, ismerete további előnyt jelent, melynek *erősítése, gazdagítása lehetséges és szükséges.* (Novák [2000])

A fejezet összeállításához felhasználásra került még: (A XX. század krónikája [1995] A magyarok krónikája [2006]).

4. A KÖZLEKEDÉS ÉRTELMEZÉSE, A KÖZÉP-EURÓPAI TÉRSÉG KÖZLEKEDÉSI HELYZETE

4.1. A KÖZLEKEDÉSI TÉR ÉS A KÖZLEKEDÉSI PÁLYÁK ÉRTELMEZÉSE

A **közlekedési tér** értelmezését *Erdősi Ferenc* gondolatai alapján tekintem át. Tágabb értelemben a közlekedési tér: *az emberiség által közlekedési tevékenységekkel érintett, lefedett geográfiai helyek összessége*. A közlekedés célja a távolságok legyőzése az ember által alkotott, és/vagy felhasznált különféle eszközök segítségével.

A közlekedés és a kommunikáció közös történeti fejlődésének vezérmotívuma, hogy szinte folyamatosan csökken a térségek közötti áru-, személy- és az információ szállításhoz szükséges időmennyiség. A hagyományos közlekedéssel szemben a *hírközlés* magasabb rendű kapcsolatot tesz lehetővé, hiszen a tudás és az információ (és ezen keresztül a technológia) szinte egyidejű kicserélésének lehetőségével a távolságot teljesen elhanyagolható tényezővé teszi, így teljes mértékben megvalósul a tér-idő konvergencia. A közlekedés – mint a térnek a társadalmi-gazdasági tevékenység gyakorlása közbeni legyőzése – nem maga a cél, hanem egy eszköz a cél eléréséhez. Ezt az eszköz felhasználva, az emberiség a közlekedés *két integráló funkcióját* használta fel:

- egyrészt **vertikálisan**, amikor a közlekedés a struktúra meghatározó tényezők, *alrendszerek összekötésével, egymáshoz kapcsolódásával a térségek közös, integrált hasznosítási lehetőségeit teremti meg*,
- másrészt **horizontálisan**, amikor a közlekedés településeken kívüli térségek, települések, térségek és településrészek, mint *térelemek közötti kapcsolatot hozza létre a gazdasági és társadalmi területi egységek (régiók) belső kohéziójához, funkcionalitásához*.

A közlekedést a tér *passzív struktúraelemének* felfogva, a közlekedési pályákra, eszközökre, mint a földfelszín téralakzati struktúráját megváltoztató létesítményekre gondolhatunk. A közlekedésre, mint a tér *aktív struktúraelemére* tekintve egyrészt a társadalmi-gazdasági területi adottságokra reagáló eszközrendszerre gondolhatunk, másrészt tekintetbe vehetjük a gazdálkodó ember magatartását befolyásoló, versenyképességet, gazdasági és társadalmi diverzifikációt meghatározó szerepét is.

(*Erdősi [2000/b]*)

A múltban a közlekedés segítségével – a felfedezéseken, kalandozásokon keresztül – lehetővé vált az emberiség tudásának, tapasztalatának, valamint együttműködési (és rivalizálási) lehetőségeinek megsokszorozása, ami által a közlekedés mint egyszerű eszköz jelentőségén túlmutató, a társadalmi-gazdasági hatásokat felerősítő szerephez jutott.

A közlekedés – az információ átadási technológia fejlődésének következtében – ma már nem annyira az ismeretek, a tapasztalat cseréjét, a különleges áruk kereskedelmét és az ismeretlen felfedezését szolgálja, hanem egyfelől a globalizált kereskedelem, a kiterjedt termelési módok megvalósulásának – az EU 4 alapszabadság elve(!) – lehetővé tételét biztosító eszköz, másfelől a szórakozás, a személyi szabadság, a szabad helyváltoztatás egyik fontos szabadságjogát megalapozó, a fejlett világban szinte mindenki által elérhető eszköz.

Szűken értelmezve a *közlekedési tér a közlekedés helyszíne*, (geográfiai szempontból) azok a térbeli pontok (helyszínek, területek) összessége, ahol a közlekedés ténylegesen zajlik. Térbeli megjelenési formája a *pálya* (közlekedési útvonal), ahol a járművek, illetve emberek mozognak, ami nem jelent feltétlenül épített, vagy egyértelműen kijelölt pályát (pl. légi vagy tengeri hajózási útvonal). Természetesen sokkal jobban meghatározottak és a közlekedési járművek számára meghatározóak az emberek által alkotott mesterséges, épített pályák (utak, vasutak, ásott csatornák).

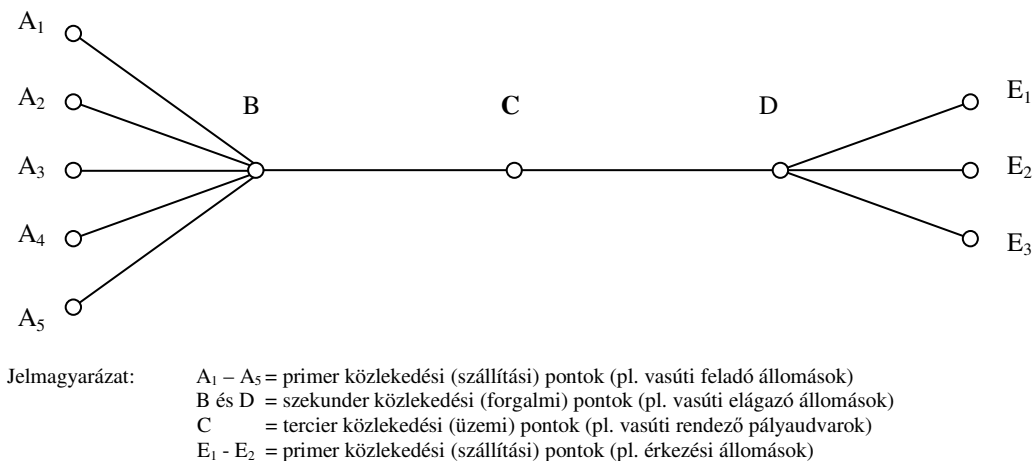
Attól függően, hogy a járművek mozgásának a mozgáshoz használt pályához képest milyen a szabadságfoka, beszélhetünk *szabad pályákról* – amelyeken *kötetlen pályás közlekedés* zajlik – és *kötött pályás közlekedésről*. A szabad pályás közlekedés is lehet két dimenzióban szabad, ún. földi közlekedés, és három dimenzióban bizonyos fokig szabad (légi, tenger alatti) közlekedés. (Erdősi [2000/b])

A kötött pályás közlekedés fogalmát sínekhez (alsó, vagy felső pályás sínek), vagy vezetékekhez (felsővezeték, drótkötélpálya) kötött közlekedési fajták esetén használjuk. Speciális, „duplán kötött” pályás közlekedési eszköz pl. a sikló.

A **közlekedési pálya** nem csak földrajzi pontokat, hanem forgalmi és területi szempontból különböző értékű közlekedési pontokat köt össze. A különböző rangú közlekedési pontok helyét funkciójuk jellege, illetve fizikai, és gazdasági értelemben

vett viszonylagos értéke határozza meg. A közlekedési pontokat – ennek alapján – az alábbi hierarchikus rendszerben szemléltethetjük (4/1. ábra):

A közlekedési pontok fajtái



4/1 ábra

forrás: Erdősi [2000/b], p. 49.

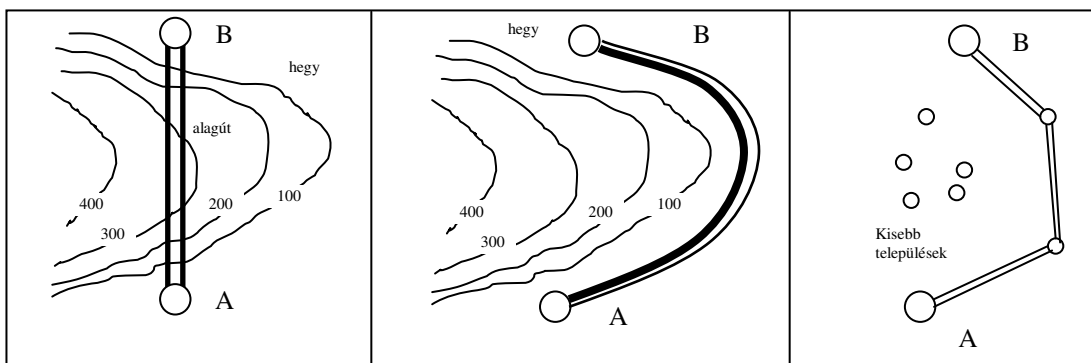
Primer szállítási pontoknak tekinthetjük a tér azon elemi pontjait, ahol a közlekedési szolgáltatás létrejön, vagy éppen befejeződik. *Szállítási súlypontoknak* nevezzük azokat a primer pontokat, ahol szállítási szükségletek igényei és forrásai összpontosulnak, és amelyek az egész szállítási/közlekedési hálózat forgalmában meghatározóak, nagy tömegű forgalmat indítanak és fogadnak.

Szekunder közlekedési pontok szerepe az, hogy a különböző irányokból érkező, keresztező és elágazó forgalmi igényeket, áramlatokat összegyűjtsék és elosszák. Ezeken a pontokon általában nem, vagy csak kevés forgalmi igény keletkezik. A jól elhelyezkedő – vagy mesterségesen elhelyezett – szekunder pontok meggyorsíthatják a szállítást, lerövidíthetik a szállítási útvonalakat, csökkentve a szállítási költségeket. A másodlagos pontok kialakítását, helyét társadalmi-gazdasági továbbá természeti-környezeti szempontok egyaránt befolyásolják, de néha csak természetes, történelmi jellemzők, előzmények, egyes esetekben szűk ágazati érdekek határozhatják meg.

Tercier közlekedési (üzemi) pontok a közlekedési üzem technológiájában többféle feladatot láthatnak el: egyrészt közvetlenül a közlekedési és szállítási folyamathoz tartozó természetes pontok (megállók, telephelyek). Másrészt magához a szállítási/közlekedési folyamat üzemben tartásához nélkülözhetetlen pontok (járműjavítók, közúti mérnökségek, kocsiszínek, stb.). A szállítási folyamatokba

iktatott üzemi pontok megszakítják a közlekedés/szállítás folyamatosságát, ezzel növelik a szállítási időt és a költségeket, ugyanakkor forgalmi és üzemen tartási okokból nélkülözhetetlenek. Ésszerű törekvések arra irányulnak, hogy a közlekedés gyorsítása és a közlekedéshez kapcsolódó költségek csökkentése érdekében növeljük ezeknek a pontoknak az egymástól mért távolságát. Ez azonban a közlekedés rugalmasságára, szolgáltatásainak térbeli diverzifikációjára hat kedvezőtlenül.

A **közlekedési pályák vonalvezetése** az egyes pontok közötti meghatározott irányú elhelyezkedése a *vonalvezetés*. Két közlekedési pont között létrehozandó pálya vonalvezetési lehetőségei közül a legkedvezőbbnek a formálisan a legrövidebb távolságot, és ezzel a legrövidebb utat, legkisebb utazási időt jelentő egyenes és vízszintes, ún. *intenzív vonalvezetés* mutatkozik (Lásd 4/2 ábra). Erre azonban sok esetben – domborzati, természeti akadályok miatt, gazdaságossági, település-szerkezeti, környezetvédelmi (természetvédelmi területek) és politikai (pl. országhatárok) okok miatt – csak a legritkább esetben van lehetőség. Egyeneshez közeli intenzív vonalvezetésre általában egyáltalán nincs lehetőség, más esetekben viszont olyannyira drága, hogy csak kivételes esetekben, nagyvárosok, agglomerációk közötti rendkívül forgalmas, nagy teljesítményű közlekedési pályák (autópályák, gyorsvasutak) létesítésekor alkalmazható.



4/2 ábra
Intenzív vonalvezetés nagy
forgalmú pontok között

4/3 ábra
Negatív deviáció
természeti akadály
megkerülése érdekében
(extenzív vonalvezetés)

4/4 ábra
Pozitív deviáció
a forgalom elkerülése
érdekében
(extenzív vonalvezetés)

forrás: Erdősi [2000/b] p. 54.

Meglehetősen gyakran a közlekedési pályák vonalvezetését domborzati viszonyok, elkerülendő környezetvédelmi területek akadályozzák. Ebben az esetben kényszerülünk ún. *negatív deviációra* (4/3 ábra). Számos esetben településszerkezeti, vagy gazdasági okokból van szükség a vonalvezetés eltérítésére, ekkor *pozitív deviáció* mellett, *extenzív vonalvezetésről* beszélünk. Gazdasági megfontolásokból a vonalvezetés alapkövetelménye, hogy az útvonal minimalizálása mellett a forgalom lefolyása a lehető legkedvezőbb legyen (Lásd 4/4 ábra).

Tér és a közlekedés

Az előbbieken is láttuk már, hogy a közlekedés funkciója elsődlegesen a tér legyőzése. A közlekedés vizsgálata kapcsán ugyancsak előkerülnek a közlekedés elemzéséhez használt mindennapos matematikai, geometriai fogalmak, amelyek közlekedési aspektusú értelmezését az alábbiakban Veres Lajos [2001/b] munkáját követve, az alapján az alábbiakban adom meg:

Pont – közlekedési pontok helyét, funkcióit tekintve megkülönböztethetünk szállítási, forgalmi és üzemi pontokat. A hálózatban a pontok hierarchikus szerkezetben jelennek meg.

Vonal – vagy pálya: kezdő és végpontjai között érinti, és összekapcsolja a különböző értékű forgalmi pontokat.

Közlekedési hálózat – különböző teljesítményekre képes, különböző műszaki felszereltségű és egymástól eltérő funkciójú szállítási ágazatok pályáinak és az azok által összekapcsolt forgalmi csomópontoknak az összessége, vagy egyetlen alágazat, közlekedési mód (pl. vasúti, vagy közúti hálózat) vonalainak és forgalmi pontjainak összessége.

Távolság – hétköznapi értelemben két pont közötti legrövidebb egyenes úthosszát jelenti. Értelmezhetjük a távolságot közlekedési eszköz nyomvonalához, pályájához is. Ekkor a közlekedési eszköz sajátosságaiból adódó peremfeltételek figyelembe vételével határozzuk meg a távolságot (pl. légvonal, közúti távolság, vasúti távolság). A távolság értelmezését további absztrakt fogalomként az utazáshoz, szállításhoz szükséges idővel és a távolság leküzdéséhez szükséges költség-tényezővel kombinálva bővíthetjük az alábbiak szerint (4/1 táblázat):

A távolság értelmezése, időtávolság, költségtávolság

	Növelő tényezők	Csökkentő tényezők
Időtávolság	Közút, vasút minőségi hiányai Autópálya kapu Vámhatár Vasúti futómű csere (nyomtávkülönbség miatt) Közlekedési csomópontok szűk kapacitása Zsúfoltság miatti sebesség csökkenés Egyéb várakozás	Légi közlekedés térhódítása Gyorsforgalmi utak kiépítése Nagysebességű vasutak kiépítése Korszerű forgalomirányítás és –szervezés
Költségtávolság	Költségtarifák ugrásszerű emelkedése Átrakási költségek	

4/1 táblázat

forrás: Veres [2001/b]

4.2. A KÖZLEKEDÉS ÉS A GAZDASÁG KÖZÖTTI ALAPVETŐ ÖSSZEFÜGGÉSEK

A gazdaság és a közlekedés, mint összetartozó és egymásra épülő szektor összefüggéseinek pontos kimutatása *a közvetett hatások miatt* nehéz, hiszen a közlekedés és a gazdaság között kétirányú, szerves kapcsolat, egymást nagymértékben befolyásoló aktív kölcsönhatás áll fenn és ezek értékelése a számos, a kettős kapcsolatát nagymértékben meghatározó külső hatás miatt nehéz. E kölcsönhatások definiálásával, és meghatározásával a közgazdaságtudományon belül többen is foglalkoztak. *Erdősi Ferenc* professzor definíciói szerint:

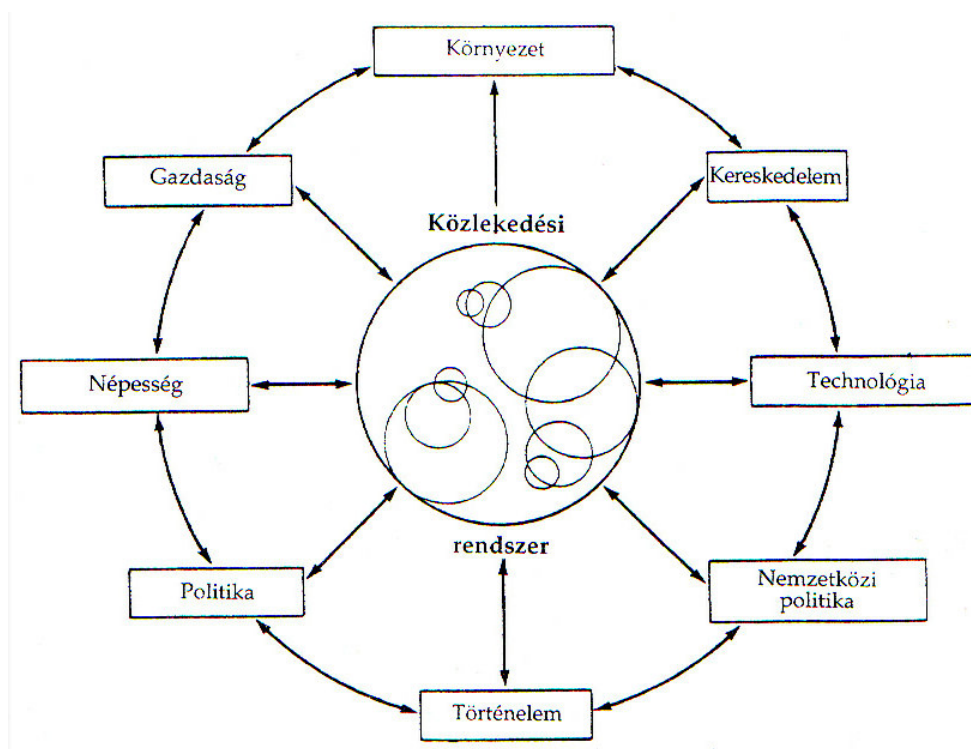
„A kölcsönhatások leírásakor a hatások közötti összefüggések három kategóriáját különböztetjük meg:

- olyan *fejlődési impulzusokat*, amelyek a gazdasági történésekből, folyamatokból indulnak ki és a közlekedésben alkalmazkodási reakciókat váltanak ki;
- a közlekedésben kialakulnak olyan *műszaki és szervezési innovációk*, amelyek aktív ösztönző erőként hatnak és gazdasági fejlődést váltanak ki (különösen az anyagi erőforrások térségi elhelyezkedésének alakítása által);
- a közlekedéspolitika olyan *szabályozási és incentive (ösztönző) hatásait*, amelyek a közlekedési piacokon növekedési és helyettesítési hatásokat váltanak ki.”

A közlekedést, valamint a közlekedés és az általános fejlődés közötti kapcsolatot, számos tényező hatásrendszerét a 4/5 ábrán tekinthetjük át.

Erdősi [2000/b], p. 107 - 108. (kiemelés a szerzőtől)

**A közlekedési rendszert és a közlekedés/gazdasági- társadalmi fejlődés
kapcsolatát befolyásoló tényezők**



4/5 ábra A közlekedési rendszert és a közlekedés/gazdasági-társadalmi fejlődés
kapcsolatát befolyásoló tényezők

forrás: Erdősi [2000/b], p. 108.

A fenti ábra bemutatja a közlekedés, közlekedési rendszerek egymásra ható kapcsolatrendszerét. Az emberi és a természeti környezet szerves része a közlekedés, amely elválasztó hatásával és a szennyezés kibocsátásával terheli a természetes környezetet, ám ugyanakkor a természeti akadályok a közlekedési pályák nyomvonalainak megválasztásánál fontos szerepet játszanak.

A kereskedelem szintén kétirányú kapcsolatban áll a közlekedéssel, mivel ennek pályái általában a terület számára meghatározó irányba haladnak, de például hiányuk, vagy alacsony színvonaluk nehezíti, gátolhatja is a kereskedelmi kapcsolatok fejlődését, kiterjesztését. Az építési technológia meghatározza egy közlekedési pálya minőségét, teherbírását, míg ennek fejlesztési irányában, követelményei kialakításában a közlekedés kívánalmait fontos szerepet játszanak.

Bizonyos térségek közötti intenzív, kölcsönösen kielégítő kapcsolat kialakításához egyrészt jó minőségű közlekedési hálózatra van szükség, másrészt előfeltétel a

kulturális, kapcsolat-létesítési affinitás, ami emberi párbeszédet, érdeklődést tételez fel. A kölcsönös érdeklődés és információcsere segíti a kapcsolatok fejlődését, és lehetővé teszi a kereskedelem intenzifikálódását. A kapcsolatteremtésre való igény és képesség *nélkülözhetetlen eleme* a gazdaság fejlődésének. (Lásd 6.1. fejezet.) A belső politikai döntések, fejlesztési stratégiák megkönnyíthetik a gazdasági, társadalmi szereplők érdekeinek figyelembevételét és a körülményekhez, környezethez alkalmazkodás jegyében tovább formálhatják a belső politikai álláspontokat annak érdekében, hogy ez a kedvező viszony fennmaradjon, ezáltal a különböző hatások önmagukat és egymást erősítsék.

Ez a folyamat kiterjeszthető mind szomszédos régiók, mind szomszédos, vagy egymástól távolabb fekvő országok szintjére is, ahol a nemzetközi politika területén játszódhatnak le hasonló folyamatok. A történelem során e kapcsolatokat képezte le a kialakuló, formálódó *közlekedési hálózat*, mely által e relációk elmélyülhettek és céljukat elérhették. E hálózat mentén történtek később a népességmozgások is, hiszen a kialakuló közlekedési csomópontok, egyben kereskedelmi központokká váltak, melyek a jobb megélhetés miatt vonzották a népességet. A közlekedési, kereskedelmi csomópontok tovább fejlődtek, városokká alakultak át és egy-egy térség jellemző gazdasági-társadalmi központjai lettek. A nagyobb népsűrűségű területeken létrejövő központok, a körük kiépült ipari és szolgáltató egységek a nagyobb mozgásigény miatt sűrűbb, fejlettebb, kiterjedtebb közlekedési hálózatot igényeltek, igényelnek napjainkban is.

E térségek gazdasága által megtermelt javak mennyisége és értéke az életszínvonallal párhuzamosan befolyásolta, befolyásolja a közlekedés fejlesztésének intenzitását. A közlekedési igények egyrészt *keresleti oldalról* lépnek fel, hiszen a nagyobb gazdasági potenciál általában – jellemzően – nagyobb közlekedési igényt is generál. Másrészt a bővülő termelés, a megtermelt és értékesített javak volumene nagyobb lehetőséget is teremt a közlekedési hálózatok fejlesztéséhez, ami a közlekedési lehetőségek *kínálati oldalát* erősíti.

A közlekedés, egyfelől mint szolgáltató ágazat a fizikai infrastruktúrát felhasználva, egy szerves rendszer részeként a gazdasági tevékenységek kiszolgálója, amely megteremti a gazdaság szereplői mozgásterének határait, feltételeit, egyben befolyásolva az erőforrások allokációját is. Másfelől a közlekedési infrastruktúra

jellemzői, hiányosságai, kedvezőtlen elhelyezkedése, nem megfelelő áteresztőképessége, vagy fizikai jellemzői ugyanakkor nagymértékben hátráltatják, gátolhatják is a gazdaság fejlődését, működését.

A nem megfelelő minőségű- és áteresztő képességű hálózatokon a közlekedés, szállítás nehézkes, költséges és nem biztonságos. Mindez a versenyképesség csökkenésében tetten érhető, valamint hátrányosan befolyásolhatja egy régió, vagy ország gazdasági megítélését, a beruházási kedvet és a termelékenységét. Ezzel ellentétesen a megfelelő minőségű, párhuzamosságoktól mentes, átgondolt stratégiai tervek alapján, ütemezetten fejlesztett közlekedési hálózat – mely kapacitását tekintve megfelelő tartalékokkal rendelkezik, így *kínálati szolgáltatásokra is képes* – az igényekkel összhangban, mind mennyiségében, mind minőségében *megfelelő közlekedési szolgáltatási kínálatot biztosítva, a gazdasági, piaci kereslet növekedésére kedvező hatást gyakorolva, a kihasználatlan kapacitásokra építve* serkentheti a beruházási kedvet, a termelés bővülését, így a gazdaság növekedését.

Kimutatható, hogy a közlekedés, illetve annak rendszere, hálózata világunkban egy térség gazdaságának működéséhez és életéhez elengedhetetlenül szükséges, alapvető kiszolgáló, szolgáltatási tényező. A közlekedés a gazdasági-társadalmi hatásmechanismusokban meghatározó szerepet játszik, a gazdaság jelenségeivel közvetve, vagy közvetlenül oda - vissza kapcsolatban van. Ezért fontos, hogy egy terület fejlesztésénél, gazdaságának fellendítésénél a közlekedést ne csak, mint eszközt, az állami költségvetés számára mindenkor megterhelő kiadásokat jelentő szükséges rosszat értelmezzük, hanem számoljunk gazdaság- és térségformáló szerepével is.

A gazdaság fejlődését kedvező irányban befolyásolni tudó szerep azonban csak átgondolt és a gazdaság többi területére is kiterjedő szinergikus stratégiai gondolkodáson keresztül érhető el. A közlekedés önmagában, háttér nélkül nem képes gerjesztő hatást kifejteni. Erre csak akkor képes, ha a gazdaságban a kihasználatlan lehetőségek célbavétele a közlekedés ésszerű fejlesztésén alapuló megfelelő kormányzati stratégiai döntéssel párosul, azaz a beruházások a közlekedés területén akkor hozzák meg az elvárt eredményt, ha egyrészt van mit és van miért fejleszteni, másrészt a közlekedésfejlesztés nem marad öncélú, hanem a gazdaság területén meghozott döntések nyomán beinduló folyamatok valóban ki tudják

használni a közlekedés területén nyíló kedvező szolgáltatási lehetőségeket. A fejezethez felhasználtam *Molnár* [2003] következtetéseit, megállapításait.

4.3. A KÖZLEKEDÉS ÉRTÉKELÉSE KAPCSOLATTEREMTŐ KÉPESSÉG ALAPJÁN

Jelenkori világunkban a kereskedelem, a szállítás nélkül szinte elképzelhetetlen a település- és területfejlesztés. Egy területen belül ma már nem lehet minden árucikket, terméket előállítani, megtermelni, az ott élőket teljes körűen kiszolgálni, ezért a terület fejlődéséhez elengedhetetlen a környezetével való intenzív kapcsolat. Az előállítási folyamat is igényel általában már különböző nagyságú szállítást, de ha már az eladásra szánt áru, termék létrejött, akkor ezt először a településre, majd a településen belül a vevőhöz kell eljuttatni.

Egy terület lakosai, az ott élő populáció sokféle terméket használ, fogyaszt, sokféle szolgáltatást kíván igénybe venni. A média és a marketing tevékenysége tovább fokozza a szükségleteket, ösztönzi a fogyasztást. Az áruszállítás igyekszik a média és a marketing által bemutatott és érdeklődésre számot tartó termékeket a fogyasztókhoz minél szélesebb palettán eljuttatni. Az áruszállítás egyre növekvő igénye mellett a személyszállítás, a közösségi- és az egyéni közlekedés is növekszik egy terület gazdaságának élénkülésével, turisztikai vonzerejének bővülésével.

A közlekedés kapcsolatteremtő képességét a következő alap szempontok szerint osztályozhatjuk:

- ◆ a megközelíthetőség,
- ◆ a kommunikáció-teremtő képesség és
- ◆ az elérhetőség.

E jellemzők közlekedési ágazatonként is eltérést mutatnak. Amíg a *megközelíthetőség* alapfeltétele a másik kettőnek, addig a *kommunikáció-teremtő képesség* és az *elérhetőség* nem feltételei egymásnak, de erősíthetik, illetve gyengíthetik egymást.

A *megközelíthetőség* a közlekedési pályák, lehetőségek *fizikai* rendelkezésre állását jelenti a területen: van-e kiépített kapcsolat a közlekedési ágazatok szempontjából, valamint azt, hogy *igénybe lehessen venni azokat*. Természetesen nem szükséges minden ágazati lehetőségnek megjelenni a területen. A közlekedési pályáknak az

eljutás lehetőségét kell biztosítaniuk, a közlekedési ágak közötti választás, vagy a közlekedési ágak együtt dolgozása egyrészt domborzati, fizikai, másrészt gazdasági szempontoktól, (néha történelmi, társadalmi hagyományoktól) függ. Egy kisebb sziget szárazföldi kapcsolata, gazdasági vérkeringésbe kapcsolása a közlekedési igények intenzitásától függően elérhető például jól működő komp közlekedéssel vagy egy hídon átvezető közúti kapcsolattal, de egy nagyobb közlekedési, szállítási igény már repülőteret vagy vasútvonalat is feltételezhet.

Ha legalább egy adott közlekedési kapcsolat már létezik, meg kell vizsgálnunk a kapcsolat jellemzőit. A *kommunikáció-teremtő képesség* arra ad választ, hogy a terület vizsgált közlekedési ágazata milyen módon kapcsolódik a számára releváns térségekhez. A térség területfejlesztési hiányosságaira, vagy közlekedési hálózatának elégtelen voltára utal, ha egy terület központjára, meghatározó gazdasági központjaihoz csak nehézkesen, kerülővel, többszörös átszállással, átrakodással lehet eljutni, miközben megvalósítható, kiépíthető egy ennél sokkal kedvezőbb kapcsolat. A nehezebb eljutás az eljutáshoz szükséges ráfordításokban, pénzben, időben is kifejezhető. A térszerkezeti és közlekedési hálózati problémák felismerésével és kiküszöbölésével a térség közlekedési, gazdasági teljesítőképessége és ezáltal potenciális lehetőségei nagymértékben javíthatóak. Ennek felismerése komoly versenyelőnyt jelenthet az eddigi versenytársakkal szemben. (Lásd 6. fejezet)

Erdősi könyvében a *kommunikációra* a pszichológia és más társadalomtudományok által használt „emberek, embercsoportok közötti kapcsolat valamilyen jelrendszer (pl. beszéd, gesztusok) útján létrejövő érintkezése” (*Erdősi* [2000/b] 17 old.) - definíciónál egy jóval tágabb értelmezést használ:

„A tértudományok viszont jóval tágabban értelmezik ezt a fogalmat azzal, hogy a kommunikáció lényegének a tér, a távolságok ember által különféle eszközök segítségével való legyőzését tartják valamilyen cél érdekében” *Erdősi* [2000/b] p. 17.

Erdősi e gyűjtőfogalom bevezetésével a társadalomtudományi értelmezést tágítja a *fizikai kommunikációval*, ami alatt a *közlekedést érti*, míg a szellemi - társadalmi - kulturális kommunikációt a *távközlés* fogalmával bővíti.

A harmadik felsorolt fő jellemző, ami az adott közlekedési pályát alapjaiban meghatározza, az *elérhetőség*, mely elsősorban fizikai (úthossz, keresztmetszet), időbeli, kényelmi és biztonsági szempontokat vesz figyelembe. E jellemző területfejlesztő hatása szintén jól érzékelhető, ha összehasonlítjuk egy országos közút és egy autópálya (minden más azonos feltétel mellett) által nyújtott szolgáltatásokat. A több sáv, a nagyvonalúbb vonalvezetés, a nagyobb utazási sebességet lehetővé tevő fizikai infrastruktúra valamint a járulékos szolgáltatások (pihenő, benzinkút, stb.) gyorsabb, kényelmesebb célba jutást és nagyobb biztonságot eredményeznek. (Molnár [2003]).

A térség közlekedési hálózatának fejlesztése e három jellemző jól átgondolt, komplex vizsgálatát igényli, a meglévő közlekedési rendszerből kiindulva, az elérni kívánt célok minél teljesebb kielégítése érdekében.

4.4. A KÖZLEKEDÉS ÉS A GLOBALIZÁCIÓ EGYMÁSRA HATÁSA

A közlekedés megváltozott szerepének jelentőségének megfelelő szintű értékeléséhez röviden tekintsük át az elmúlt évtizedekben a *globalizáció* okozta változásokat. „A »világgazdaság globalizálódásán« általában véve a világgazdaság valamennyi országra kiterjedő és mindinkább »szerves rendszerré« válását értjük ami... a gazdasági folyamatoknak és gazdasági viszonyoknak az előrehaladó transznacionalizálódását (országhatárokat keresztező kibontakozását) és annak nyomán világméretű gazdasági interdependenciák keletkezését és fokozódását jelenti”. (Szentés [1999] p. 552)

A rohamléptékű technológiai fejlődés következtében létrejövő világtermelés kialakulásával és a világkereskedelmi tevékenységek intenzifikálódásával egyre több nemzetközi, transznacionális vállalat (TNC) jött létre, melyek tevékenysége messze túllépi a nemzetállamok kereteit, határait. Ezek az óriásvállalatok több országban is jelen vannak, külföldi leányvállalataik segítségével egyszerre ellenőrzik és szervezik az érdekeltségi körükbe vont termelőtevékenységek minden részletét. Versenyelőnyüket biztosító jellemzőik között megtalálható a *szoros belső integráció*, és a *fejlett belső kommunikációs infrastruktúrára épülő külvilággal tartott intenzív kapcsolat*, mely lehetővé teszi a hatásokra való azonnali, rugalmas reagálást. Működésükkel sokszor *meghatározóbb hatást tudnak gyakorolni* az adott régió, vagy ország iparára, gazdaságára, mint saját hazájuk kormánya, regionális igazgatása.

Működésüket jobban jellemzi az adott (külföldi) országban, „idegen” régióban folytatott tevékenységük, mint „nemzetiségük”. „A transznacionális vállalat a mai világgazdaságban belső és külső kooperációs és gazdálkodási kapcsolataival olyan modern termelő és vállalkozó szervezet, amely szorosan összefügg a technikai és társadalmi fejlődés követelményeivel, és amely a források és a tevékenységek globális optimalizálására törekszik.” (Palánkai [2004] p. 15.)

A globális társaságok tevékenységi köre nagyon széles, az adott térségben fellelhető lehetőségeket, kedvezményeket feltárják, a maguk javára fordítják, a kormányok támogatásán, adókedvezményeken, a helyi piacok nyújtotta kedvező lehetőségeken keresztül a technológiai fejlettségi különbség kihasználásán át a termelési szérianagyságból származó előnyökig. A globalizáció jelentős mértékben egységesíti a világgazdasági feltételeket és ezektől a peremfeltételektől az egyes országok, régiók egyre kevésbé függetleníthetik magukat. A változások olyan gyorsak, hogy csak a legrugalmasabb termelési struktúrák képesek a változásokat követni és megfelelőképpen alkalmazkodni. (Gál - Novák - Moldicz [2003])

Szentes Tamás a transznacionális társaságok tevékenysége során az adott ország, vagy régió számára a következő legfontosabb előnyöket sorolja fel:

- A gazdaságfejlesztés finanszírozási forrásainak bővülése (tőke-invesztíció).
- A járulékos tőkeforrások bevonásával kapcsolatban jelentkező, az adott térséget érintő foglalkoztatási lehetőségek bővülése.
- Az adott térség hozzájárása a korszerű fejlett technikához, a legfrissebb K+F eredményekhez.
- A korszerű vállalatvezetési, irányítási, menedzselési, piackutató, információs és elszámolási ismeretek, tapasztalatok meghonosítása.
- A külpiaci kapcsolatok fejlesztése, külföldi, más térségi piacokra való bejutás lehetősége.
- Széleskörű tevékenységük révén a piaci kockázatok kezelésére, csökkentésére így nagyobb lehetőség van stb. (Szentes [1999] p. 480-485.)

A transznacionális vállalatok csak egy országban működő vállalatokkal szemben kedvezőbb helyzetben vannak a gazdasági-jogi környezet ellenőrzését és számukra előnyös környezet megteremtését illetően. Választhatnak, hogy mely országban hajtsanak végre beruházást, hol gyártsanak alkatrészeket, részegységeket. Termelési

viszonyaik optimális kialakításához, szervezéséhez az adott országban, régióban rendelkezésre álló közlekedési hálózati adottságokat, közlekedési infrastrukturális létesítményeket maximálisan kihasználják. A transznacionális vállalatok (TNC) mérete önmagában is csaknem behozhatatlan előnyt ad az országon belül működő vállalatokkal szemben. Diverzifikált szerkezetük révén minimalizálni tudják kockázataikat és magasabb jövedelmezőséget tudnak elérni. A TNC-knek kedvez a ma már szinte természetes, liberalizált nemzetközi gazdasági környezet, az áruk, tényezők és szolgáltatások szabad nemzetközi áramlása. Működésük során *feltételezik a térségben a hatékony, gyors kommunikációt és mozgást lehetővé tévő közlekedési infrastruktúra rendelkezésre állását.*

A transznacionális vállalatok telephelyük, termelési és raktározási tevékenységük kialakításánál, telephelyeik megválasztásánál egyrészt a gazdasági, jogi szabályozási környezetet tartják szem előtt, de döntéseikben a következő helyen máris a térség térszerkezeti gócpontjai, gazdasági centrumai és a közöttük működő közlekedési hálózat fejlettsége, minősége és kapacitása a döntő.

A gyorsan reagáló, piacképes és a piaci változásokra érzékenyen reagáló vállalatok gyors szállítást és árumozgatást, mind teljesebb körű vevő-kiszolgálást lehetővé tevő infrastrukturális szolgáltatást feltételeznek. Termelési-elosztási struktúrájuk kialakítása során figyelembe veszik, hogy a nagy raktárkészlet helyet foglal, a magas tárolási költségek terhet jelentenek a vállalkozás számára. Az eladásra váró áruba, raktározásába fektetett pénz nem forog, sőt annak jelentős kockázati tényezője van. Mindennek optimalizálása érdekében a kis mennyiségű, gyorsan cserélődő áru- és alkatrész-készlettel dolgoznak, gyors utánrendelési, gyors áru-forgási rendszert alakítanak ki. Ez a rendszer egy jól működő elosztóhálózatot, logisztikai központokat feltételez, melynek a kulcsszava a flexibilitás és a mobilitás. *A jól teljesítő, eredményes elosztóhálózat, logisztikai lánc alapfeltétele azonban a megfelelő színvonalú közlekedési rendszer.* Az egyes közlekedési ágazatok egymással szerves kapcsolatban lévő jól kiépített hálózatának egysége, és variálhatósága teremti meg azokat a feltételeket egy térség, terület esetében, melyek biztosítják a logisztikai lánc kiépíthetőségét és vonzóvá tesz egy-egy területet a befektetők szemében, pl. gyárak vagy elosztó központok létesítésére. (Molnár É. [2006])

Mint láthattuk az üzleti életben megkövetelt rugalmasság egyik alappillére a mobilitás, amelynek alapja és motorja tulajdonképpen maga a *közlekedés*. Ezt maguk a cégek is felismerik, ezért sok esetben előfordul, hogy termelési tevékenységükkel, üzletpolitikájukkal egyező fejlesztési törekvésekben tevékenyen, jelentős anyagi hozzájárulással is részt vesznek. Ugyanennek fordítottjára is egyre több példát találunk, amikor egy-egy régióban, térségben a nagyvállalatok letelepítése érdekében a helyi vasútvonalak, közúthálózatok kialakításánál aktívan figyelembe veszik a térséget, várost munkával és megélhetéssel ellátó nagyvállalatok logisztikai igényeit. (Szentés [1999])

Várható tendenciák a globalizáció és a közlekedés kapcsolatában

A globalizáció és a regionalizáció hatására egyre szorosabb a kooperáció és a verseny a területileg elkülönült, de szoros kapcsolatban lévő szereplők között. E szereplők egyre kiterjedtebb és egyre összetettebb együttműködése a világgazdaság működésének feltétele, amelyhez a háttérrel a telekommunikáció és a közlekedés rendszere egyszerre biztosítja.

A magas színvonalú pályákat, kedvező kapcsolódásokat, hatékony csomópontokat és korszerű logisztikai rendszereket integráló közlekedési hálózatok az általuk térségbe vont kereskedelmi és gazdasági folyamatokkal, a csomópontokban gerjesztett gyártó-összeszerelő- szolgáltató- és kereskedelmi tevékenységekkel maguk lehetnek a gazdaság és a térségfejlesztés meghatározó tényezői. A közlekedési hálózatok és a *kapcsolati alkalmasság* így maga válhat az ország (ill. a térség) egyik legfontosabb gazdasági erőforrásává. (Molnár É. [2006])

Hazánk és a kelet-közép európai országok számára a legfontosabb feladatot a nyugat európai rendszerekhez való felzárkózás és a kelet-közép európai térségbe való szerves integrálódás jelenti, aminek szintén számos közlekedési aspektusa van. A fejlett európai színvonalhoz képest a legnagyobb lemaradás magában az infrastruktúra kiépítettségében és a szomszédos térségekkel való megfelelő szintű kapcsolatok hiányában van. (Fleischer [2001])

A közlekedési hálózatokba való bekapcsolódáskor az elsődleges cél nem a nagy nemzetközi tranzitforgalom minél gyorsabb átengedése az országon, hanem az *általa*

hordozott kedvező gazdasági-kereskedelmi folyamatokba való tevékeny bekapcsolódás. A nemzetközi hálózatok által lehetővé tett távolsági kapcsolatok kialakításán túl az elkövetkező évtizedekben kiemelt figyelmet kell fordítani a nemzetközi hálózatokhoz kapcsolódó, térségi elérhetőséget biztosító kiegészítő, regionális hálózatok minőségére és megfelelő sűrűségére. Enélkül ugyanis a távolsági kapcsolatok által biztosított kedvező lehetőségek nem használhatók ki. A „csőposta hatás” következtében a nagy átbocsátó képességű hálózatokon a nemzetközi forgalom kedvező feltételek mellett tud lebonyolódni, de a kiegészítő, levezető hálózatok hiányában a térségi kapcsolatok kiépítése, a nemzetközi termelési folyamatokba való térségi bekapcsolódásra nincs lehetőség. (Fleischer [2001])

A jövőben a közlekedési hálózatok kialakításánál szem előtt tartandó *legnagyobb veszély*, hogy a nagy átmenő tengelyeket kiegészítő, a területet megfelelőképpen behálózó térségi kapcsolatok hiányában a terület versenyképessége, gazdasági szerepe tökevonzó képessége *nem növekszik*, ugyanakkor a vele konkuráló, a nemzetközi hálózatok által elérhető közelségbe kerülő térségekkel szemben *versenyhátrányba kerül*, azaz azok passzív beszállítójává, egyszerű piacává, munkaerő ellátójává válik. További veszély, hogy egy, a területen áthaladó nemzetközi elérhetőséget biztosító gyorsforgalmi hálózati elem összes hátrányát (zaj, környezetszennyezés, stb.) a területen élők kénytelenek elviselni, ugyanakkor megfelelő kiegészítő hálózatok hiányában az elérhetőséget biztosító hálózati elem lehetséges hasznaiból nem tudnak profitálni. (Fleischer [2004])

A közlekedés szerepének, fontosságának előtérbe kerülése ugyanakkor nem csak a gazdaság területén, az áruszállításban, hanem a mindennapi életben a személyszállítás, az egyéni közlekedés területén is megfigyelhető. Európa fejlettebb államaiban az emberek életét *már nem csak a munka határozza meg*, hanem a munkaidő csökkenésével megnőtt a rendelkezésre álló szabadidő mennyisége. Az életmód megváltozásából, a rendelkezésre álló információ sokaságából és a megnövekedett szabadidőből levezethető hatalmas igény hatására a szolgáltató- és szórakoztató ipar még soha nem látott méreteket öltött, a szolgáltatások köre és elérhetősége (pl. sportok, turizmus) kiterjedt, melynek igénybevételéhez nagyfokú közlekedési kapacitásra van szükség.

Egy másik a közlekedési rendszerek jövőbeni kialakításánál figyelembe veendő tendencia, hogy a motorizáció fejlődésével párhuzamosan a városban, elsősorban a belső kerületekben jelentkező negatív hatások elől a tehetősebb rétegek a városi peremkerületekbe, illetve a közeli településekre költöznek, melyek így lassan a város agglomerációs gyűrűjévé válnak. Napi életfeltételeik, munkájuk azonban a városhoz kötik őket, ingáznak a város és a környező települések között, ezzel újabb közlekedési igényeket keltenek, és erősen igénybe veszik az így elégtelen kapacitásúvá váló város környéki közlekedési (elsősorban közúti) hálózatokat. A tendenciát szintén aktív közlekedési stratégia kialakításával, összehangolt, a közösségi közlekedést előtérbe helyező aktív közlekedésfejlesztési, és közlekedés-irányítási intézkedésekkel lehet és kell ellensúlyozni. (Molnár T. [2003])

4.5. A KÖZÉP-EURÓPAI TÉRSÉG KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATAINAK JELLEMZŐI

Erdősi professzor következő megállapítása, miszerint „a közlekedési eszközök területi hatása feltárókéességük mértékének és módjának (pontszerű, lineáris, felületszerű) is függvénye” (*Erdősi* [2000a] p. 37.) természetesen Közép-Európa közlekedési rendszereire is érvényesek. Európa közepén, a szárazföld belsejében, az áruszállításban és a személyszállításban a legnagyobb részarányt a közúti és a vasúti ágazatok képviselik.

Mint *Erdősi* deklarálja: „Az egyes közlekedési eszközöknek eltérő a szállítási feladatmegoldó, területfeltáró és a területi fejlődést befolyásoló képességük. A gazdasági teret strukturáló, a területeket befolyásoló és differenciáló hatás elsősorban attól függ, milyen az egyes közlekedési eszközök rangja a területek működésében. Az egyes közlekedési eszközök a területek gazdaságának működése, fejlődése és szerkezeti tagolódása szempontjából különböző értékűek. ” (*Erdősi* [2000/a] p. 37.)

Ennek megfelelően Közép-Európában is a közlekedési rendszerek terület-alakító hatását elsődlegesen a vasúti és a közúti hálózatok fejtik ki. A múltban a szocialista termelési-kereskedelmi-szállítási viszonylatokban meghatározó vasúthálózat elsősorban a szocialista országok és a Szovjetunió bilaterális kapcsolatát biztosította, és csak másodszorban szolgálta a kelet-közép-európai szocialista országok egymás közötti kapcsolatát. (*Erdősi* [2006/a], *Erdősi* [2006/b])

Európa keleti felében az 1990-es években végbemenő társadalmi-gazdasági átalakulási folyamatok a közlekedést olyan mértékben érintették, amire a modern (vasúti) közlekedés XIX. századi kialakulása óta nem volt példa. A változások legfőbb jellemzői a következők voltak:

- Rendkívül drasztikus mértékben csökkentek (országoként 30-50%-kal) az összközlekedési szállítási igények. Minél nagyobb volt egy országban a tömegszerű szállítást igénylő ágazatok aránya (bányászat, nehézipar) annál drasztikusabb volt a szállítás visszaesése. A visszaesés 1995-96-ig tartott, majd a stagnálás után 1998/99-től enyhe élénkülés volt tapasztalható.
- A korábbiakhoz képest jelentősen megnőtt a kisebb volumenű, diszkrét csomagolást, és elbánást igénylő áruk iránti szállítási igény, továbbá megnőtt rugalmas közlekedést lehetővé tévő egyéni közlekedés aránya. A háztól házig tartó szállítást biztosító, valamint speciális, komplex szolgáltatást nyújtó (pl. éppen időben rendszer *(just-in-time)*, le- és felrakodás, menet közbeni hűtés, kezelés, stb.) közúti közlekedés a többi ágazattal szemben tovább növelte fölényét. Ezzel párhuzamosan a nemzetközi kereskedelem kibővülésével és az áruházak termékkínálatának bővülésével együtt jelentősen megnőtt a szállított áruk fajtájának, mennyiségének diverzitása. A megnövekedett igényeket megfelelő szinten csak a közúti közlekedés tudta kielégíteni.

(Erdősi [2000/a])

A rendszerváltást követően a meglévő vasúti kapcsolatok már nem, vagy csak részben feleltek meg kialakuló, megváltozott termelési és kereskedelmi szerkezetnek. A privatizáció, a piacgazdaság kialakulása és a nagy szocialista vállalatok felbomlása következtében a közlekedési-szállítási igények tehát a hagyományosan nagy tömegű szervezett szállítás felől az *individuális, rugalmas és egyéni igényekhez jobban alkalmazkodó közúti szállítások* felé mozdultak el. Közép-Európában a volt szocialista országok a rendszerváltást követően elsősorban az Európai Unió országaival építették ki kereskedelmi kapcsolataikat, így szállítási igényeik is elsősorban a közúti szállítás felé és elsősorban kelet-nyugati útvonalakra irányultak. (Erdősi [2000/a], p. 174)

A hidegháború idején a határok hermetikus lezárása és az országok mesterséges elszigetelése következtében csak korlátozott számú (szigorúan ellenőrzött) határátkelőhelyek létesültek, és a határok felé vezető útvonalak csak korlátozottan álltak/állnak rendelkezésre. Magyarországon az I. világháború előtt még működő, a II. világháborút lezáró békeszerződésekig még itt-ott meglévő, a határokon átvezető közúti és vasúti kapcsolatok nagy részét felszámolták, ezek tovább már nem működtek. Ennek következtében a szomszédos országok határai felé (határ menti települések felé) egyre több *egy irányú kapcsolat* alakult ki, így a korábban szerves egységként működő települések, területek, periférián lévő területekké, periférián lévő régiókká, míg a települések zsáktelepülésekké váltak. (Erdősi [2006/a])

Az Európai Unióhoz való csatlakozás – és ezzel együtt a határok jelképe ssé válása – merőben megváltoztatta/megváltoztatja a helyzetet a volt szocialista, immár kelet-közép-európai, uniós tagországok számára. Az eddigi elzárt területek, perifériák a határok megszűnésével – elvileg – felszámolódtak. (Magyarországon a határok teljes fizikai megszűnése a *Schengeni Egyezmény életbe lépésével 2008. január 1-től várható*³.) Új lehetőségek nyílnak az együttműködésre, a kapcsolatok felépítésére, a határon átnyúló együttműködést, a területek szerves egységgé formálódását azonban a közlekedési kapcsolatok hiánya és a korábbi fejezetekben részletezett kulturális és történelmi beidegződések gátolják. A történelem feldolgozásán, és az új helyzethez való alkalmazkodáson túl a lehetőségek és az előnyök kiaknázásához nélkülözhetetlenül *szükséges a közlekedési hálózatok újragondolása, újjászervezése.*

A közlekedés szerepe a térségi kapcsolatok fejlesztésében

Pálfalvi osztályozása alapján a térségi kapcsolatok fejlesztésében a közlekedésnek egyrészt *kiszolgáló*, másrészt *feltáró* szerepe van. A *kiszolgáló szerepben* a meglévő hálózatokra építve, a forgalmi igények szerint fejlődve kiszolgálja a közlekedési igényeket. A forgalmi igények alapján meghozott közlekedésfejlesztési intézkedéseket szoktuk *követő fejlesztéseknek* is nevezni, mert ebben az esetben a forgalmi igények által meghatározott, forgalmi vizsgálatokon, és forgalmi modellekkel leírt valamint előrebecsült közlekedési *keresleti igényeknek* próbálunk megfelelni a közlekedés fejlesztésével. A kiszolgáló jellegű fejlesztés jellemzője,

³ forrás: Külügyminisztérium,
http://www.kulugyminiszterium.hu/kum/hu/bal/Konzuli_informaciok/Kulfoldiek_beutazasa/schengen/schengen.htm

hogy a helyváltoztatási igények a meglévő hálózat függvényében, ahhoz igazodva nőnek. A **kiszolgáló jellegű fejlesztés** lehet

- a) *menyiségi*, ebben az esetben kapacitások bővítése (sávbővítés, második vágány építése, plusz vonatok beállítása, stb.) a cél
- b) *strukturális fejlesztés*, ebben az esetben a közlekedési létesítmények átalakítása, átszervezése történik (menetrend módosítás, járatok átalakítása, forgalomszabályozás, stb.)
- c) *minőségi fejlesztés*, ekkor a szolgáltatás minőségén történik változtatás (útrehabilitáció, új vasúti kocsik beállítása, utazáskényelem, torlódások elkerülése stb.)

A közlekedés **feltáró jellegéről** akkor beszélünk, amikor a közlekedési igények még nem válnak láthatóvá, hiszen a közlekedési infrastruktúra hiányában az igények kielégítése más módon (más irányban, más módszerrel, más közlekedési eszközzel, vagy egyáltalán nem) történik meg. Ebben az esetben a területi munkamegosztásba újabb területeket, eddig a hálózathoz kieső, vagy közlekedési kapcsolatokkal nem kellően ellátott területeket, régiókat vonunk be, és a közlekedési hálózatok létrehozásán keresztül megteremtjük a *lehetőségét* a közlekedési, szállítási igények létrejöttének.

A **feltáró jelleg** kétféleképpen értelmezhető:

- a) *adott célpontra* (település, térség) *irányuló* új hálózati elemek, vagy közlekedési módok bevezetése (pl. új híd, új hálózati kapcsolat),
- b) *már létező vonalakhoz*, pályákhoz való kapcsolódás közlekedési csomópontokkal.

Szállítási közlekedési igények természetesen akkor keletkeznek, ha erre megvan a lehetőség, adottság. Amennyiben a lehetőség, az infrastruktúra adott, úgy a gazdasági, kulturális, társadalmi tevékenységek élénkülése magával vonja a közlekedési igények megjelenését, vagy intenzitásának növekedését. Ebben az esetben közlekedési lehetőségek *kínálati bővítéséről* beszélhetünk. (Pálfalvi [2001])

Természetesen az adott helyzet és lehetőségeink ismeretében mindenképpen a feltáró, lehetőség-teremtő közlekedési hálózat fejlesztés a kedvezőbb, ezzel van lehetőségünk a gazdasági folyamatok *kedvező irányú befolyásolásra*, míg a *kiszolgáló fejlesztéseknél* már meglévő igényeknek megfelelően, vagy felmerült problémákat megoldva, szűk keresztmetszeteket csökkentve tulajdonképpen az intézkedések elmaradásával bekövetkező *negatív hatásokat tudjuk kiküszöbölni*.

Ez utóbbi esetben közlekedésfejlesztési szakemberként nem vagyunk abban a helyzetben, hogy befolyásolni tudjuk a térség szerkezetét, vagy fejlesztéssel elébe menjünk a káros hatásoknak, hiszen a közlekedési igények megfogalmazódtak, és a közlekedés lebonyolódik a tervezett fejlesztés nélkül is, csak egy alacsonyabb szolgáltatási, és biztonsági szinten, ami hátráltatja a közlekedésben részt vevők tevékenységét.

Mindez gazdasági károkat okoz (környezetvédelem, balesetek, járműüzem költségek, az elmaradt fejlesztés generálta fejlődés elmaradt haszna = *használdozati költség, opportunity cost*) a közlekedésben részt vevőknek, és végső soron a térségnek. Követő fejlesztés esetén térszerkezeti szempontból körültekintően kell eljárunk, hogy a meglévő közlekedési igények felmérésekor (pl. forgalomszámlálás) ne hogy meglévő, a korábbi elmaradt fejlesztés miatt kialakult káros jelenségeket konzerváljunk. Környezetvédelmi szempontból problémás alsóbbrendű úton bonyolódó forgalom miatti útszélesítés, vagy a településről a forgalom elvezetése helyett elkerülő, tehermentesítő utak építése, ami a település problémáit, tehermentesítését nem oldja meg, csak csökkenti.

Erdősi állítása szerint a termelőerők térbeli elhelyezkedésének szintézisét a településhálózati viszonyok adják. Valamennyi új település a korábbtól eltérő, a szűkebb és tágabb térségi kapcsolatokat befolyásoló közlekedési viszonyokat teremt. Egy központi település gazdasági teljesítőképessége és sokoldalúsága új közlekedési szükségleteket teremt. A gondolatmenetet folytatva megállapítható, hogy egy központi, gazdasági szempontból jelentős központ irányában a közlekedési igény előbb utóbb a térségen belül- vagy a szomszédos térségek irányából megfogalmazódik akkor is, ha a felé irányuló igényekkel szemben fennálló gátló tényezők megszűnnek (pl. határ megnyitás, új kapcsolat nyílik, híd a folyón) és ez a

változás új közlekedési igényeket, és a térszerkezetet alakító új közlekedési viszonyokat teremt. A közlekedési funkciók nemcsak a tér nagyságával, és geográfiai jellemzőikkel állnak kapcsolatban, hanem a településközpontok funkciójával, gazdasági profiljával is. Ezen keresztül pedig a településfunkciók változása, kiterjedése minőségileg is befolyásolhatják a közlekedés jellemzőit. *Erdősi* [2000].

Várható tendenciák a jövőben

A termelés további bővülésével, az ázsiai, távol keleti (Kína, India) kapcsolatok intenzitásának növekedésével várhatóan a szállítási igények tovább növekednek. Ezzel párhuzamosan az EU belső határainak megszűnésével a szomszédos országok felé a közlekedési igények várhatóan az elkövetkező időszakban is növekedni fognak mind az áruszállítás, mind a személyi közlekedés terén (külföldi munkavállalás, turizmus, stb.). Várhatóan a fentebb kifejtett tendenciák nagy vonalakban tovább folytatódnak, így az elkövetkező évtizedekben tovább erősödik a közúti közlekedés meghatározó szerepe. Nem szűnik meg a népesség (munkaerő és fogyasztó szerepben), valamint az egyéb gazdasági/termelési tényezők (tőke, technológia, információ) városrégiókban, kiterjedt agglomerációkban való összpontosulásának folyamata, ezért a közlekedési igények várhatóan mind mennyiségüket, mind minőségi oldalukat tekintve térségileg is fokozottan koncentrálnak.

Aktív közlekedéspolitika és koncepcionális stratégia mentén végrehajtott közlekedésfejlesztés hiányában várhatóan tovább erősödik *a népesség nagyobb városokba áramlása*. A jelenséget a fogyó vidéki települési népesség következtében csökkenő utasszám miatt *elsorvadó települési hálózati közösségi közlekedési lehetőségek* (vonat- buszközlekedés) tovább erősítik. További, térszerkezeti szempontból kedvezőtlen tendenciákat gerjeszthet, hogy a tőke nyilvánvalóan a fejlettebb, nagyobb gazdasági potenciállal rendelkező városi térségekbe invesztál szívesebben, amit gazdaságpolitikai intézkedésekkel kell ellensúlyozni. (*Erdősi* [2000/a], p. 522)

4.6. A KÖZLEKEDÉS, MINT SZOLGÁLTATÓ ÁGAZAT SZEREPE MAGYARORSZÁGON

4.6.1. Magyarország közlekedési helyzete a rendszerváltást követően

Magyarország 1000 éves történelmében a geopolitikai orientáció – főként a kelet-nyugat kapcsolat – mindig is meghatározó volt. Ugyanakkor a fejlődés következtében kialakult új kommunikációs technikák, az elmúlt két évtized közép-európai politikai változásai, valamint a kialakult gazdasági térszerkezet eredményeképpen a területiség és a közép-európai térségfejlesztés új dimenziója nyílik meg.

A területi tényezők és az új európai együttműködések figyelembevételére Magyarországot az *összeurópai hálózat egyik súlypontjába került*. E súlypontiság nem elsősorban a közlekedési, szállítási szerepkör, hanem a globális léptékben is kiaknázható gazdasági, térségfejlesztési szerepkör lévén egyedülálló fontosságot biztosíthat az ország számára az európai együttműködésben.

A kedvező geopoliticiális helyzet azonban a lehetőségeken túl számos veszélyt is magába foglal. A tranzit útvonalon bonyolódó közlekedés környezetkárosító, települési környezetet terhelő hatásaira, ugyanakkor az adott területen áthaladó, nem oda irányuló és ezzel ott gazdaság-élénkítő hatását ki nem fejtő átmenő forgalom az adott területet elsovaszthatja, szerepét másodlagossá teheti, sőt a nem kívánatos hatások „elhelyezésének” kedvező célpontjává válhat (közlekedési környezeti károk, hulladék/károsanyag lerakás, agyelszívás, munkaerő elvándorlás).

A közlekedés gazdaság- és területfejlesztő szerepének érvényesítéséhez a cél nem a *nagy nemzetközi tranzitforgalom minél gyorsabb átengedése*, hanem az általa hordozott globális gazdasági-kereskedelmi *előnyök kiaknázása*. Az exportpiacok és a beszerzési piacok elérhetőségének fontossága ismételten a közlekedési kapcsolatok fejlesztését igényli. Természetes, hogy ebből a szempontból előtérbe kerülnek az országhoz közeli, (szomszédos országokon belüli, oda átnyúló) partner gazdasági térségek, amelyekkel azonban – a Kárpát-medence térségeit tekintve – egyelőre *nem kielégítő az együttműködés*.

Ehrlich Éva a magyar közlekedési infrastruktúra állapotát már 2000-ben a Európai Tükör számaiban megjelent cikksorozatában jellemezte. *Ehrlich* megállapításai

kétség kívül megalapozottak, amikor kifejti, hogy a technikára érzékeny, tőkeigényes infrastruktúra, a magyar közlekedés szerkezetét, technikáját, eszközállományát tekintve már a két világháború között elmaradt az adott kor színvonalától, a gazdaságilag fejlettebb európai országoktól. A II. világháború utáni helyreállítás sem hozott műszaki technikai modernizációt a közlekedés ágazataiban, mivel a helyreállítás lényegében a háború előtti műszaki- technikai színvonalon valósult meg. A későbbiekben is a szocialista tervgazdaság eredményeire jellemző maradt az, hogy a tőkeigényes infrastruktúrák nem csak a kor élenjáró színvonalától maradtak el, hanem az országokban jelentkező igényektől is. (*Ehrlich* [2000/a])

Ehrlich a 2000-ben született munkájában alapvetően az 1995. évre vonatkozó helyzetről számolt be. A rendszerváltás utáni évtizedben érzékelhető változások főbb tendenciái a következők voltak:

- a nemzetközi összehasonlításban a rendszerváltó országok közlekedésének színvonala kismértékben javult, vagy stagnált,
- a termelés szerkezetének átrendeződésével csökkent a (nagyüzemi) gazdaságok áruszállítás igénye, ugyanakkor
- átrendeződött a közlekedési munkamegosztás, amennyiben minden ország áru- és személyszállításában háttérbe szorult a vasúti és előretört a közúti közlekedés, ennek hatására
- mindenütt jelentős és a jövőben sem kihasználható vasúti kapacitásfeleslegek keletkeztek, amelyek leépítése folyamatosan napirenden van,
- minden országban megszűnt a személygépkocsik hiánya, az életszínvonal javulásával párhuzamosan gyorsan emelkedik a személygépkocsik állománya, terjed a magánfuvarozás, és némiképp javul a személy- és tehergépkocsik műszaki-technikai szintje, valamint korösszetétele, ugyanakkor
- a járműállomány bővülését nem követi a közlekedési hálózatok színvonalának emelkedése, azaz a közlekedés feltételei romlanak, egyre nagyobb járműállomány közlekedik az egyre romló állapotú és hálózati fejlesztés tekintetében is elmaradó közúthálózaton, ezzel egy időben a vasúti szállítások és a személyszállítás csökkenésével a meglévő vasúti pályák nem kihasználtak, állapotuk folyamatosan romlik.

Ehrlich Éva 1995-ös évre vonatkozó vizsgálati adatai mára már elavultak, azonban a GKM Hálózati Infrastruktúra Főosztályának képviselőivel folytatott konzultációk alapján megállapítható, hogy a tendenciák – néhány kivételtől eltekintve – extrapolálódtak:

A vasúti szállítás és a vasúti pályák hálózatának állapota az utóbbi években tovább romlott, ezen döntő mértékben nem tudtak változtatni a Európai Unió ISPA támogatásának segítségével végrehajtott viszonylag jelentős vasút-fejlesztési beruházások sem.

Az áru- és a személyszállítás vasútról közútra terelődése a gazdaság magánosodásával, a privatizáció és a piacgazdaság előretörésével tovább folytatódott, sőt a nemzetközi kereskedelem kiterjedésével ugrásszerűen megnőtt a külföldről érkező, az országba tartó, avagy tranzit forgalmat lebonyolító közúti áruszállítás volumene is.

A közúti úthálózat fejlesztése döntő mértékben a nagy tranzit útvonalak, elsőrendű főútvonalak autópályává fejlesztésére összpontosult és emellett szinte elenyésző mértékben jutottak források a meglévő úthálózat bővítésére és karbantartására. Ennek következtében az országos közúthálózat színvonala jelentősen leromlott, a megnövekedett közlekedési igényeknek alig, illetve sok helyen már egyáltalán nem felel meg. Jelentős forrásokat igényelne a fő- és mellékúthálózat korszerűsítése, állagromlásának további megelőzése is.

Az utóbbi évtizedek rohamos technikai-technológiai fejlődése a kiépített infrastruktúrák folyamatos megújítását igényli, ide értve a felújításhoz és a karbantartáshoz szükséges eszközállományt is. Tehát megállapítható, hogy az adott ország infrastrukturális fejlesztése és a fejlesztés *üteme összefügg az ország gazdasági helyzetével* – ugyanakkor egyértelmű megfeleltetés nem tehető – az adott ország kormánya az adott ország gazdaságpolitikai, földrajzi, kereskedelmi helyzetétől függően, adottságait figyelembe véve stratégiai alapokon dönt az adott ország infrastruktúrájának fejlesztési üteméről és a fejlesztés összetevőiről. (*Ehrlich [2000/a]*)

Kimutatható, hogy *egy ország infrastrukturális helyzete és gazdaságának állapota között szoros az összefüggés*. Különösen érvényes ez a szárazföldi, geográfiailag központi helyen fekvő országokra, ahol a külvilággal, a környező országokkal a kapcsolat megteremtéséhez alapfeltétel a megfelelő sűrűségű és megfelelő műszaki paraméterekkel rendelkező korszerű közlekedési infrastruktúra.

Magyarország közúti közlekedési hálózata sok bírálatot kap napjainkban, mivel jelenleg a tőle elvárható stratégiai szerep feltételeinek *nem képes megfelelni*. Mennyiségi mutatói kevésbé maradnak el a térség országainak jellemző mutatóitól, ugyanakkor minőségi és szolgáltatási hiányosságai szembetűnőek. A magasabb rendű hálózati hiányosságai, a különböző forgalmi szintek, funkciók keveredése, az úthálózat rossz műszaki állapota, a műtárgyak – elsősorban a folyami hidak, de egyéb hidak, átereszek, alul- és felüljárók – elégtelen száma, sok esetben felújításra szoruló állapota jól jellemzi korunk közúti infrastrukturális hiányosságait, problémáit.

A jelenlegi állapothoz vezető folyamatok megértése az átfogó kép megismeréséhez alapvetően szükséges. *Veres Lajos* a hazai közlekedés átfogó helyzetértékeléseként a következőt írja:

„Magyarország közlekedése legutóbb a XIX. – XX. század fordulóján felelt meg az ország gazdasági fejlettségének. A trianoni békeszerződés következtében az ország a gyűrűs, transzverzális vasútvonalak és közutak nagy részét elvesztette, ami a közlekedési hálózat Budapest – centrikus jellegét tovább erősítette. A közlekedési hálózat a két világháború között területi szerkezetében gyakorlatilag nem változott (*Pálfalvi* [1998.]). Sőt, az egyes területek összeköttetése lényegében mind a mai napig változatlan maradt annak ellenére, hogy az ipar és a mezőgazdaság területi szerkezete, megoszlása 1921. óta erősen módosult, új idegenforgalmi központok jöttek létre, miközben a régiek látogatottsága is megnőtt. Az eddig megépült autópályák vonalvezetése sem tér el jelentősen a főútvonalak, illetve a vasúti főútvonalak irányától.” (*Veres* [2001/b], 26. oldal.)

Veres Lajos munkájában összegyűjtött adatok alapján a teljes magyarországi törzshálózat nagy részéről elmondható, hogy gondok vannak a műszaki állapottal és a szolgáltatás színvonalával. Ezen túlmenően a hálózati szerepkör nem felel meg a

mai igényeknek, azaz a megnövekedett – területi feltáró – igényeknek megfelelően kell javítani és az igényelt szintre hozni a hálózatot, valamint növelni az elérhetőséget. (Veres [2001/b])

4.6.2. A közlekedés szerepe a gazdaságfejlesztésben

A modern gazdaságok nem teremthetnek jólétet, magas szintű foglalkoztatottságot egy magas szintű, hatékonyan működő közlekedési rendszer nélkül. Ez Európában különösen és egyre nagyobb mértékben igaz, ahol a határok fokozatos megszűnésével és az Európai Unió mind nagyarányúbb kibővülésével az áruk és az emberek egyre szabadabban mozognak, közlekednek. A közlekedés, mint szolgáltató ágazat célja, feladata a gazdaság fejlődésének, tartós növekedésének elősegítése és az emberek szabadságjogainak gyakorlásához, életminőségük javításához való hozzájárulás. Általánosságban is megállapítható, hogy a kiegyensúlyozott, fenntartható gazdasági növekedés csak úgy valósítható meg, ha a termeléssel és a szolgáltatások bővülésével arányosan fejlesztik az infrastruktúra egészét is, országosan közel azonos kiépítettséget, műszaki színvonalat biztosítva. (Tímár [2004])

A közlekedés és a gazdaság közötti szoros, interaktív kapcsolat nem tekinthető új felismerésnek. A közlekedés fejlesztésének igénye, és a gazdaság fejlesztésében/fejlődésében játszott meghatározó szerepe erősebb vagy kevésbé hangsúlyos megközelítésben folyamatosan nyomon követhető az elmúlt másfél évszázad kormányzati programjában, közlekedéspolitikájában, ahogyan azt *Ruppert László* cikkében történelmi távlatokban, kronologikusan elemzi. (Ruppert [2006])

A közlekedés csak akkor tudja a gazdaság fejlesztésében szerepét jól betölteni, csak akkor képes egy ország gazdaságát-társadalmát teljes körűen, hatékonyan kiszolgálni, ha *világosan megfogalmazza a vele szemben támasztott igényeket*, és meghatározzák azokat a konkrét – statisztikai számokkal, megvalósítható elképzelésekkel kifejezett – célokat, amelyek teljesítéséhez hozzá kell segítenie a gazdaság és a társadalom szereplőit.

Amíg Magyarország nem pozícionálja magát Kelet-Közép Európában, nem határozza meg azokat a profilokat, iparági szegmenseket, amelyekkel foglalkozni akar, amelyekben reménnyel veszi fel a versenyt a konkurens piaci szereplőkkel, továbbá nem hozza meg azokat a döntéseket, amelyek iránymutatásul szolgálnak

egyres piaci áramlatok, jelenségek kezeléséhez, addig a közlekedésfejlesztés ellentmondásokkal teli és sokszor öncélú marad.

Ha nem határozzuk meg a közúti, vasúti szállítással szembeni elvárásokat és nem végzünk előzetesen a fejlesztések megindítása előtt konkrét *megvalósíthatósági tanulmányokat, hatékonysági-, költség-haszon elemzési vizsgálatokat*, úgy a fejlesztések egyrészt nem fogják összefüggő rendszerként a célokat szolgálni, másrészt forrásokat vonnak el a *versenyképesség* szempontjából döntő területekről.

Szentes Tamás művében szintén a *versenyképesség* fogalmának komplex értelmezésére hívja fel a figyelmet:

„A nemzetek, országok gazdasági fejlődése és világgazdasági pozíciója „versenyképessége” tehát ma, a felgyorsult globalizálódás korában nemcsak saját meglévő adottságaikból (természeti erőforrásaikból, tényezőellátottságuktól) és adott „komparatív előnyeiktől” függ, hanem mind nagyobb mértékben a **transznacionális társaságok globális hálózatába való beépülésüktől, annak mikéntjétől** és azoktól a (ez utóbbi is meghatározó) kompetitív (azaz verseny-) előnyöktől, amelyeket maguk a kormányzatok és a társadalom tagjai, illetve maguk a transznacionális cégek teremtenek meg.”

(Szentes [2002] p. 193, (kiemelés a szerzőtől))

Magyarországon a gazdaságfejlesztés és a jólét növelésének szolgálatába állított közlekedésfejlesztés európai szintű újraértelmezése előtt fel kell tennünk a következő és ezekhez hasonló kérdéseket:

- Mi a célunk a közlekedés fejlesztésével?
- Az ország erőforrásainak nagy hányadát a közlekedési szolgáltatások kínálatának *minden irányú* kiterjesztése, növelése fordítjuk, tekintet nélkül azok gazdaságosságára?
- Hogyan biztosítjuk az évtizedeken áthúzódó fejlesztések során azt, hogy a bővülő hálózat *párhuzamosságoktól mentes, kiegyensúlyozott hálózatot* alkosson?
- Hogyan értelmezzük az egyes közlekedési beruházások hasznosságát, megtérülő voltát?

- Valóban a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztés és a vasúti törzshálózat fejlesztés, mint elsődleges közlekedés-fejlesztési célterület szolgálja az optimális megoldást?
- Melyek azok területek, szempontok, *amelynek mentén soroljuk* a közlekedésfejlesztési intézkedéseket?
- Hogyan soroljuk a fejlesztendő ágazatok között a források megosztását, hogyan, milyen szempontok mentén döntünk a projektekről és a projektek megvalósítási sorrendjéről?
- Milyen szempontoknak megfelelően fejlesztjük egyik vagy másik közlekedési ágazatot? Hogyan döntünk az egyes közlekedési ágak közötti versenyben? Hogyan soroljuk a személyszállítást/áruszállítást segítő beruházásokat?
- A közlekedésfejlesztési intézkedések meghozatalánál *csak az egyes beruházások* individuális gazdaságossága és a megtérülése számít?
- Az „élhető környezet” biztosításával, kialakításával a társadalomra gyakorolható kedvező egyéb hatások nem / igen / hogyan vehetők/veendők figyelembe?

A fenti kérdésekre a rendelkezésre álló dokumentumokban fellelhető egyértelmű válaszokat *nem találtam*, így a közlekedés – mint szolgáltató ágazat – feladatának meghatározásához ezért egyelőre irányadónak tekintettem **a Kormány Új Magyarország programja a sikeres modern, és igazságos Magyarorszáért (Kormányprogram⁴)**, és a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium által kidolgozott **Versenyképességi Konceptió (VK)⁵** megállapításait.

Mind a Kormányprogram, mind a VK *nagy hangsúlyt fektet a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére*. A VK megállapításai előtérbe helyezik a mai közlekedési rendszer átalakítását. Mind a meglévő intézmények, mind a piaci szereplők, mind az eszközállomány tekintetében megújulásra, jelentős átalakításokra van szükség. Ugyanakkor radikális változásra van szükség a kutatás-fejlesztés és az innováció fejlesztése területén is. Ezzel párhuzamosan az előbbieik finanszírozását és intézményrendszerét érintő további jelentős átalakítások is szükségesek. Az

⁴ Magyar Kormány [2006]

⁵ GKM [2005/b]

infrastruktúra fejlesztésénél a forrásokat a növekedés és a versenyképesség szempontjából *kiemelten fontos beruházásokra kell összpontosítani*: ezek az *információs társadalom infrastruktúrájának fejlesztése*, valamint a tágan értelmezett *közlekedés és ezen belül a környezetbarát közlekedési infrastruktúra fejlesztése*.

A VK megállapításai szerint ezen három területre koncentráló fejlesztéseknek *önmagukban is* erőteljes növekedési hatásuk lehet, másfelől olyan tovagyűrűző hatásokat generálnak, amelyek más szegmensekben, szektorokban is növelik a termelékenységet és a versenyképességet. A koncepció szerint a hazai és az EU-s fejlesztési források jelentős részét a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére kell fordítani, annak erőteljes továbbterjedő hatásai miatt, ugyanakkor a koncepció egyenlő forrásmegosztást javasol a közúti és a vasúti közlekedés között.

A *Kormányprogram* megállapításai szintén fontosnak tartják a közlekedési és infokommunikációs infrastruktúra folyamatos fejlesztését. Külön említést tesz a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése érdekében alkotott törvényről. (2003. évi CXXVIII. törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről). Felsorolja a legfontosabb fejlesztési projekteket: „Az időszak végére az autópályák elérik az országhatárokat, gyorsforgalmi utak kötik össze a nagyvárosokat, az ország ma még elzárt területein megnyílnak a lehetőségek új beruházásokhoz, üzleti szolgáltatások kialakításához. Befejezzük az M6, az M7 autópályák építését. A forgalom Budapest központúságának oldására megépítjük a fővárost tehermentesítő gyorsforgalmi körgyűrű további szakaszát a dunai átkötés bővítésével, valamint folytatjuk az M8-as és M9-es gyorsforgalmi közutak kiépítését” (*Kormányprogram* [2006] p. 32.)

A vasúti fejlesztésekkel kapcsolatban a Kormányprogram kijelenti, hogy csökkenteni szükséges a közúti forgalom terheltségét, és célul tűzi ki a mind a távolsági, mind az elővárosi vasúti közlekedés gyorsabbá, pontosabbá és vonzóbbá tételét. Egyúttal meghatározza, hogy a szolgáltatási színvonal növelésének elengedhetetlen feltétele, hogy a párhuzamos közlekedési módok megszüntetésre kerüljenek, továbbá a regionális és állami feladatok és a biztosított szolgáltatások összehangolása megtörténjen. (*Kormányprogram* [2006])

Bár a fenti megállapítások önmagukban – kedvező esetben – igaznak bizonyulhatnak, mégis – véleményem szerint – a konkrét előzetes vizsgálatok, piackutatás és a konkrét célok, fejlesztési területek meghatározása nélkül ezek a megállapítások önmagukban *esetlegesek*. Természetesen konkrét tapasztalati korreláció és részterületeken végzett egyedi vizsgálatok általában alátámasztják a közlekedés fejlesztésének jótékony hatását a gazdaságfejlesztésre, de általában nem készülnek konkrét vizsgálatok elhamarkodott, túlfűtött, nagyvonalú, avagy pazarló közlekedési fejlesztéseinek káros (környezeti) hatásairól, vagy az egyes pazarló, fölösleges közlekedési beruházások negatív alternatíva költségeit sem veszi senki számba. (Hány további utat lehetne építeni a kőröshegyi völgyhíd költségeiből, vagy hány kilométer jó minőségű főút fejlesztését tenné lehetővé az M6 és M7 autópályák pazar keresztmetszete, és műtárgyakkal gazdagon (!) ellátott vonalvezetése, fajlagos kilométerköltsége. Mi a létjogosultsága a forgalmi vizsgálatok által nem igazolt határ közeli szakaszokon a 2x2 sáv+leállósáv (26,6 m-es (netán 28,0 m-es) koronaszélességgel épülő autópálya kialakításoknak. Lásd Szilágyi [2007].

Ezzel nem azt akarom állítani, hogy az autópályák helyett mindenütt főúti fejlesztés szükséges, hanem alá kívánom húzni a fejlesztések előtti alapos, pontos (friss forgalomszámlálási adatokon és térségi gazdasági vizsgálatokat is tartalmazó – éppen ezért nyilván költséges, és időigényes) előzetes megvalósíthatósági és költség-hatékonysági vizsgálatok jelentőségét.

Véleményem szerint ezek az előzetes megvalósíthatósági, költség-haszon elemzési és műszaki terv-elemzési vagy terv véleményezési (terv-zsűri) vizsgálatokkal – amennyiben valóban megalapozott adatokon és módszereken alapulnak – jelentős forrásokat lehet megtakarítani, vagy célzott gazdaságfejlesztést szolgáló területekre átcsoportosítani. A módszerek működéséhez viszont előzetesen megalkotott *stratégia* szükséges. Egy-egy műszaki vagy gazdasági megvalósítási koncepciót csak abban az esetben lehet véleményezni, avagy róla döntést hozni, hogyha megvan a cél, a koncepció, amihez képest viszonyítani szeretnénk a tervezett beruházást. Ehhez viszont a világos célokat, viszonyítási szempontokat tartalmazó ágazati stratégiákra és az azokat összefogó magasabb rendű általános közlekedési stratégiára van szükség.

A *Versenyképességi Konceptió*, a *Kormányprogram* és az *ágazati stratégiák* eddigi általános megfogalmazásai sem tükrözik azt a szándékot, világos gondolatmenetet, amely mentén a hazai közlekedésfejlesztés fő csapásirányát, hatásterületét meg szeretnénk határozni. Pedig nehéz elképzelni olyan élénk, de speciális gazdasági növekedést, amely jólétet, gazdasági fejlődést és új álláshelyeket tudna teremteni a belső piac és a globalizált kereskedelem összes előnyét kihasználó, hatékony közlekedési rendszer nélkül.

Általános jellemzőként megállapítható, hogy ezek a jelenleg ismert stratégiai dokumentumok nyitva hagyják a kaput szinte *valamennyi ágazat fejlesztése előtt*. Megállapításai, céljai messze meghaladják az ország fejlesztési forrásait, magyarán „sokat markolnak és keveset fognak”. További jellemző, hogy a fejlesztési dokumentumok ma már általában nem tartalmazzák az egyes programok megvalósítását célzó ütemterveket, és kevéssé számolnak azok költség-vonzataival.

Véleményem szerint a stratégiák megalkotása mellett ágazati szabványokban, szakminisztériumi szabályozó anyagokban lenne célszerű – elsősorban gazdasági megfontolásokból, gazdasági adatokra támaszkodva – szabályozni, hogy milyen körülmények (forgalmi, út- vasútterhelési, gazdasági körülmények) között milyen műszaki megoldások elfogadhatók, milyen közlekedési eszközt, vagy rendszert milyen célok szolgálatára használunk.

Ellenkező esetben olyan helyzetbe kerülünk, hogy prémium szolgáltatást nyújtunk ott, ahol alap szolgáltatás is elegendő, viszont nem marad gazdasági erőforrás a valóban fontos, az ország versenyképességét alapvetően befolyásoló közlekedési fejlesztések megvalósítására. (pl. nem szükséges nagy sebességű vasúti pályát építeni elenyésző személyforgalom, de számottevő teherszállítási igény esetén, nem szükséges külön szintű vasúti-közúti kereszteződést építeni ott, ahol a vasúti forgalom csekély, vagy szünetel.) Nem célszerű nagy sebességű, nagy kapacitású emelt díjas szolgáltatást nyújtani tehergépkocsiknak olyan határok közelében, ahol amúgy is – a vámvizsgálat miatt – meg kell állni, és órákban mérhető az átlagos idővesztés (schengeni külső határok).

Mindezzel az összehangolt intézményi működés és a fejlesztések előtti nélkülözhetetlen műszaki-gazdasági vizsgálatok jelentőségére szeretném felhívni a figyelmet. Az alábbiakban a fenti kérdésekre keresem a választ a magyar közlekedési

stratégiaalkotást, és a magyar közlekedésfejlesztést alapjaiban meghatározó dokumentumok tanulmányozásával:

- Fehér Könyv, európai közlekedéspolitika, és annak félidei felülvizsgálata
- Európai TEN hálózat, és az azt megalapozó jogszabály rendszer, a folyamatban lévő módosítások figyelembe vételével
- Magyar Közlekedéspolitika
- Megalkotás alatt lévő Magyar Közlekedési Stratégia, és alágazati stratégiák
- Új Magyarország Fejlesztési Terv közlekedési vonatkozásai
- Közlekedési Operatív Program és a Regionális Operatív Programok közlekedési vonatkozásai

4.7. AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉSPOLITIKA FŐ IRÁNYAI, JELLEMZŐI

4.7.1. Az Európai Unió közlekedéspolitikája, a Fehér Könyv

A *Fehér Könyv* 2000-ben került elfogadásra, és mintegy 60 különböző, közösségi szinten elvégzendő intézkedés-csomagra tesz javaslatot. Külön tartalmaz egy 2010-ig elvégzendő Cselekvési Programot, melyet 2005-ben egy felülvizsgálattal erősítettek meg. A Könyv összeállításának célja eredetileg az volt, hogy a tagállamok által nemzetgazdasági, szuverenitási okok miatt alapvetően nemzeti érdekkörben tartani kívánt közlekedés fejlesztési intézkedések összehangolása érdekében összeurópai dimenziót, fejlesztési fő irányokat szabjanak meg. (*KÖVIM* [2001])

Legfőbb célkitűzései, célterületei:

- A fenntartható mobilitás megőrzése, különösen a növekvő forgalmi igények miatt
- A gazdaság működéséhez szükséges alapok megerősítése, bővítése
- Biztonság, balesetmentesség
- Környezetvédelem
- Előrelépés a gazdaságilag fenntartható hálózatok felé (díjpolitika)
- Intelligens közlekedési rendszerek

A teljesség igénye nélkül az alábbiakban röviden bemutatom a főbb jellemzőket:

A közúti közlekedés minőségének javítása

A közúti közlekedés elsődleges erősségét az adja, hogy páratlan rugalmasságot és gyorsaságot tud biztosítani. Ezen túlmenően alacsony áron képes Európa egész területén árut és személyeket szállítani. Ez az ágazat a jelenlegi körülmények között pótolhatatlan, de gazdasági helyzete több szempontból (energia-gondok, környezetvédelmi problémák) ingatag. A közúti árufuvarozásra rendkívül erős verseny jellemző, ami a haszon elaprózódásához, ezzel a vállalatok működésének biztonságának csökkenéséhez vezet. Ez pedig a szociális, és biztonsági előírások sorozatos megszegéséhez vezethet, ami tovább ronthatja az ágazat megbízhatóságát, hatékonyságát.

A Fehér Könyv célja, hogy olyan harmonizált nemzetközi szerződések és Közösségi szintű jogszabályok határozzák meg a fuvarozás alapvető rendjét, melyeken keresztül biztosítható a személy- és áruszállítás biztonsága, valamint a szállítást végzők anyagi kiszolgáltatottságának csökkenése. Össze kell hangolni a szabálysértések büntetéseit, meg kell teremteni a munkáltatók felelősségét a gépkocsivezetők által elkövetett szabálysértésekért.

A vasút újjáélesztése

Az ágazat újjáélesztésén a Fehér Könyv elsősorban a vasúttársaságok közötti versenyhelyzet létrehozását érti. Szorgalmazza új vasúti társaságok létrejöttét, amely elősegítheti a versenyt az ágazatban. Kifejezett hangsúlyt fektet a piacok megnyitására, nemcsak a *kabotázs*⁶ tekintetében, hanem az egyéb nemzetközi személyszállítási szolgáltatások tekintetében is. A piacok megnyitásának természetesen együtt kell járnia a jogharmonizációval, különösen az átjárhatóság (*interoperabilitás*) és a biztonság terén. A Fehér Könyv irányelvei szerint ki kell alakítani egy kizárólag áru fuvarozásra szolgáló vasúti hálózatot úgy, hogy a vasúttársaságok kereskedelmi szempontból *ugyanakkora fontosságot* tulajdonítsanak az áru fuvarozásnak, mint a személyszállításnak.

Tengeri és belvízi hajózás támogatása

A Fehér Könyv nagy lehetőséget lát a kihasználatlan part menti tengeri hajózás és a belvízi hajózási kapacitások bevonására a közúti infrastruktúrák zsúfoltságának és a vasúti infrastruktúra hiányából eredő problémák megoldásában.

Valóságos „tengeri autópályákra” lenne szükség a transzeurópai közlekedési hálózat távlati tervének keretében. Ehhez a kikötők, valamint a vasúti és a víziút-hálózatok közötti jobb összeköttetésekre, egyúttal a kikötői szolgáltatások színvonalának emelésére van szükség. Bizonyos hajózási kapcsolatok – az elképzelések szerint – a transzeurópai hálózat részévé válnak, a közutakhoz és a vasutakhoz hasonlóan. Ezzel párhuzamosan célkitűzés a tengerhajózás biztonságát célzó szabályok szigorítása. Annak érdekében, hogy az olcsó kikötők és az olcsó lobogók ellen eredményes vegyék fel a harcot, EU Bizottság a Nemzetközi Tengerészeti Szervezettel (IMO) és

⁶ kabotázs (cabotage): *part menti kereskedelmi hajózás*, jelen szóhasználatban az idegen állam területén, idegen szolgáltató által végzett bármilyen fuvarozás megjelölésére használják

a Nemzetközi Munkaügyi Szervezettel együttműködésben javasolja, hogy a minimális szociális előírások betartását tegyék a hajószemlék részévé, valamint fejlesszék ki az európai tengerhajózási forgalomirányítási rendszert és egységes raksúly alapú adózási rendszert vezessenek be.

A légi közlekedés növekedése és a környezet védelme közötti egyensúly

Az európai „egységes légtér” kialakítása érdekében a légi közlekedés közösségi szintű jogszabályainak megalkotására van szükség. A közös légügyi politikának biztosítania kell, hogy a repülőterek kapacitásának elkerülhetetlen növelése szigorúan együtt járjon a repülőgépek által kibocsátott zaj és légszennyezés fajlagos csökkenésével.

Az intermodalitás⁷ a gyakorlatban

Az intermodalitás a jövőben is kiemelt fontosságú lesz a közúti közlekedés alternatíváinak fejlesztése szempontjából. Néhány jó vasúti és hajózhatócsatorna-kapcsolatokkal rendelkező nagy kikötőtől eltekintve nagyon kevés gyakorlati eredmény mutatkozik ezen a területen. Tovább kell erősíteni a közlekedési ágazatok szinergikus együttműködését, létre kell hozni a nagy potenciális szállítási kapacitással rendelkező szállítási módok mind teljesebb integrációját, versenyképes alternatívát nyújtva a túlterhelt ágazatoknak.

A transzeurópai közlekedési hálózatok kiépítése

A transzeurópai hálózatok kiépítése során különösen a szűk keresztmetszetek megszüntetésére, a bővítés által keltett forgalmi áramlatok levezetésére, a határövezetekben lévő utak építésére és a perifériális, távol fekvő területek elérhetőségének javítására kell összpontosítani. Ezzel összefüggésben módosítani kell az 1996-ban az Európai Tanács essen ülésén elfogadott a transzeurópai hálózatokra vonatkozó határozatban szereplő 14 elsőbbséget élvező projektet (*priority projektek*) tartalmazó listát (lásd 2. mellékletben). A transzeurópai hálózat sikeres kiépítésének biztosítása érdekében javaslatok születnek a finanszírozási szabályok megváltoztatására (lásd alább a Fehér könyv felülvizsgálata részt!), lehetővé téve a közösségi támogatás növelést. A csatlakozni kívánó országok

⁷ intermodalitás: a különböző közlekedési ágak együtt dolgozása, egymás kiegészítése

határain még meglévő szűk keresztmetszetek felszámolásának érdekében a közösségi forrásokból 20%-os támogatási arányt javasol a Fehér Könyv. 2004-ben a 10 csatlakozó ország csatlakozási szerződésében határozták meg a csatlakozott ország területén a TEN hálózatokat, majd ezek egységes szerkezetbe foglalása a TEN rendelet jelenlegi módosítás alatt lévő változatában ölt majd testet.

A közúti közlekedés biztonságának javítása

A Fehér Könyv kifejezett hangsúlyt fektet a közlekedők biztonságának fokozására. A célkitűzések között szerepel, hogy 2010-ig felére csökkenjen az európai utakon a balesetben meghaltak száma. Ennek érdekében egy sor intézkedést tartalmaz a Cselekvési Program a jelzésrendszerek, valamint az ellenőrzések és büntetések rendszerének jogszabályi összehangolása terén. Javasolja a Fehér Könyv a TEN hálózatok balesetveszélyes szakaszainak listájának összegyűjtését, és a balesetveszélyes szakaszok megszüntetését, átépítését. Ezen felül számos további oktatással kapcsolatos, valamint a járműgyártók felé tett javaslatok, és jogszabály tervezetek készülnek el.

Értékelés

A fenti, a teljesség igénye nélkül készített, a főbb jellemzőket felvonultató rövid bemutatás alapján látható, hogy a Fehér Könyv, bár a közlekedés szinte majd minden területére vonatkozóan tesz javaslatot és megfogalmaz célokat, a konkrét megvalósítás módját – természetéből adódóan – az egyes tagországok egyeztetéseire bízta. Konkrét dátumokhoz, anyagi forrásokhoz, fejlesztendő konkrét közlekedési módokhoz, helyszínekhez rendelt intézkedések a Fehér Könyvben nem találhatók, ezeket az alacsonyabb szintű országos közlekedési stratégiák, valamint a nemzetközi egyezményeknek számító Operatív Programok, Fejlesztési Tervek, és a Közösségi Szintű jogszabályok (pl. TEN rendelet, *EP*, *EC* [1996]) tartalmazzák.

A Fehér Könyvben megfogalmazott intézkedési terv (Cselekvési Program) is, bár nagyon határozott állásfoglalásokat tesz, az elképzelésekhez mégsem rendel konkrét, az országok számára kötelezően végrehajtandó, vagy jogszabály szerint ratifikálandó intézkedési listát (Nincs nemzetközi szerződés szintű ereje). Világosan látszik, hogy az EU, bár a közlekedés területén is igyekszik az Európai Közösség közös érdekeit

képviselni, nincs szupranacionális ereje, felhatalmazása egyértelmű közösségi rendelkezésekre, hanem a Cselekvési Programban meghatározott intézkedéseknek is ugyanúgy végig kell járniuk az EU bonyolult döntéshozatali folyamatainak rögzös útjait, ami egyrészt az intézkedések foganatosíthatóságát teszi kérdésessé, másrészt magát a Cselekvési Program végrehajtásának idejét jelentősen megnöveli. Ezt maga a Fehér Könyv Következtetések fejezete is megerősíti a következők szerint:

„Politikai intézkedések és eszközök sokaságára lesz szükség annak a folyamatnak a megindításához, amely az elkövetkező 30 évben elvezet az elérni kívánt fenntartható közlekedési rendszer kialakulásához. A Fehér Könyvben szereplő intézkedések csupán a hosszabb távú stratégia első szakaszait jelentik.” (KÖVIM [2001], p. 74.)

Az európai közlekedéspolitikán túlmutató átfogó stratégia szükségessége

A közlekedési munkamegosztás átrendezésének célja nem csupán a Fehér Könyvben 2010-ig megtenni javasolt közlekedéspolitikai intézkedések nagyra törő programjának megvalósítását jelentheti, hanem azt is, hogy a nemzeti vagy helyi szinten is egy sor olyan szükséges intézkedést kellene megtenni, ami a helyi és egyéb regionális politikákkal összhangban van. Ilyenek lehetnek például:

- a gazdaságpolitikát a közlekedési szolgáltatások iránti kereslet növekedésével összhangban kell kialakítani
- a város- és területfejlesztési politikában megfogalmazott intézkedésekkel kell ellensúlyozni a lakóhelyek és a munkahelyek kiegyensúlyozatlan elhelyezkedéséből adódó közlekedési-igények szükségtelen növekedését
- a szociál- és oktatáspolitikában a munkaidő és a tanítási idő átszervezésével kell a közlekedési eszközök jobb kihasználtságát biztosítani
- a városi közlekedéspolitika a nagyobb városok közelében törekedjen a személygépkocsik ésszerűbb használatának, és a közszolgáltatások korszerűsítésének összehangolására,
- a költségvetési és a fiskális politika törekedjen a közlekedési költségek teljes beszámítására, és a valós ráfordítások egyértelművé tételére
- a versenypolitika biztosítsa, hogy a piac megnyitását sem a közúti, sem a vasúti ágazatban ne akadályozzák a piacon már működő, erőfőlényben lévő vállalatok.

Számos a *Fehér Könyvben* megfogalmazott irányelv és intézkedés tervezet megtételéhez nem elsősorban közösségi, hanem sokkal inkább nemzeti vagy regionális szintű intézkedésre van szükség. (Lásd KÖVIM [2001])

4.7.2. A TEN hálózatok fejlesztése, és jogszabályi háttere, felülvizsgálat

A TEN koncepciója

A Transzeurópai Hálózatok az Európai Unió területén futó olyan vonalas infrastruktúra létesítmények európai léptékű integrált hálózati rendszerét határozzák meg, amelybe közlekedési, távközlési és energiaszállítási nemzetközi vonalak egyaránt beletartoznak. A TEN koncepció szerint az Európai Unió területén megvalósul a nemzeti hálózatok egységes rendszerszemléletű és az Unió szempontjainak megfelelő kialakítása, a jelentős közlekedési csomópontok magas szintű infrastruktúrával való összekötése, valamint különféle közlekedésmódok és közlekedésfajták optimális munkamegosztást feltételező összekapcsolása. A program elsősorban a hálózati infrastruktúra kiépítését célozza, de valójában ennél több: a közlekedési, távközlési és a vezetékes energiaszállítási rendszerek összekapcsolásáról, a teljes rendszer változó feladatokra alkalmas átalakításáról van szó. A TEN hálózat kialakításával az EU célja a kohézió erősítése, mert az összekapcsolt hálózatok egész Európára nézve hatékonyabb közlekedést és szállítást tesznek lehetővé, ami által a peremkerületek elérése is javul és melynek segítségével lehetővé válik a Közösség, mint integrációs egység harmonikus területi-gazdasági együttműködése (legalábbis ennek fizikai feltétele). (Erdősi [2000/b])

A TEN fejlesztése a közlekedéspolitikával összhangban

Az EU közlekedéspolitikája hálózatfejlesztési szempontból legfontosabb feladatának a TEN hálózatok gyors ütemű fejlesztését és a kritikus szakaszokon a zsúfoltság megszüntetését tekinti. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséről szóló 1996. július 3-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat a transzeurópai közlekedési hálózat kiépítésének költségeit a 2007-2020. közötti időszakra folyó áron 600 milliárd euróra becsülte. A 2004-ben a fenti rendeletet módosító 884/2004/EK rendelettel kijelölt 30 elsőbbségi TEN projekt (ún. *priority projektek* lásd 2. melléklet és 4/6 ábra) teljes becsült költségvetése önmagában körülbelül 250 milliárd (más források szerint 160 milliárd) eurót tesz ki.

Az EU Bizottság felismerte ugyan, hogy a legnagyobb kihívást a forráshiány jelenti, de a problémát nem tudta teljes körűen megoldani. Igaz ugyan, hogy előkészítő munkák, tanulmányok esetében a finanszírozási arány 50%, de a kivitelezés

esetében a 2006-ban megszavazott 10, illetve kiemelt projektek esetében azóta rendelkezésre álló 20% a tagállamok számára továbbra sem csábító, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy más EU forrásokból (Strukturális Alapok és Kohéziós Alap) akár 75 - 85%-ot is igénybe lehet venni.

A 30 elsőbbségi projekt közül négy projektnek vannak magyarországi vonatkozásai:

- 6. Lyon – Trieszt – Ljubljana – Budapest – ukrán határ vasúti tengely
- 7. Athén – Szófia – Nagylak – Budapest közúti tengely
- 18. Rajna – Majna – Duna belvízi hajózási tengely
- 22. Athén – Szófia – Budapest – Bécs/Prága – Nürnberg vasúti tengely

Ami a projektek végrehajtását illeti, a 6. projekt esetében ISPA, Kohéziós Alap (KA), illetve TEN-T forrásból történik az érintett vonalszakaszok fejlesztése, további fázisok előkészítése. A 7. tengely esetében az M43 gyorsforgalmi út előkészítése TEN-T források igénybevételével folyik, csakúgy, mint a 18. projekté. A 22. projekt megvalósítása szintén ISPA, KA forrásból történik.

Sajnálatos módon a 17. Párizs – Bécs – Pozsony nagysebességű vasúti tengely az utóbb említett városnál „megáll”, nem jön tovább Budapestig, elsősorban a már említett forráshiány miatt (további okok a magyar vasúti fejlesztés anomáliáinak taglalásakor).

Az Európai Unió segítségnyújtása, közreműködése a TEN hálózatok 30 elsőbbségi projektjéhez: a 2236/95 rendelet és az annak folyamatban lévő soros módosítása szerint a fejlesztések támogatására **8013 millió euró áll rendelkezésre**. Ezen keresztül is látszik, hogy az Európai Unió támogatási lehetőségei egyelőre messze elmaradnak a fejlesztési igényektől. A tagállamok közfinanszírozási kapacitásai szintén korlátozottak. Az elmúlt években a korábban csatlakozott, fejlett tagállamok közlekedési infrastruktúrára irányuló befektetéseinek nagysága a GDP 1%-os értéke köré, vagy ez alá esett vissza.

Magyarországon a közlekedésre fordított kiadások változó tendenciát mutatnak. A csatlakozást követően egy átmeneti időszakra vonatkoztatott *valóban nagyarányú autópálya-építés* volumenét a 2006. év után a bevezetett konvergencia program

erősen megtörte és a közeljövőben sem várható, hogy a *saját erejű* közlekedésfejlesztési beruházások volumene a továbbiakban a GDP 1%-át elérje, vagy meghaladja. A közlekedési beruházások nagyságrendjében jelentős változást eredményezhet, új lendületet adhat a 2007-2013-ban a korábbi időszak lehetőségeit jelentősen meghaladó EU támogatási források igénybevétele, melyen keresztül lehetőség nyílik a közösségi érdekekkel azonos projektek megvalósítására.

Az Európai Tanács 2003. december 12-13-i ülésén jóváhagyta ugyan a növekedés érdekében történő közösségi fellépést és felszólította a Bizottságot, hogy a kiadásokat elsősorban az infrastrukturális eszközök, különösen a transzeurópai hálózatok infrastruktúrájába történő beruházások felé irányítsa, amelynek prioritást élvező projektjei a belső piac kohéziójának erősítése szempontjából kulcsfontosságúak. (EC [2007] p.2)

A közlekedéspolitika felülvizsgálati szükségessége a TEN hálózatok lassú fejlesztési üteme miatt

A Fehér Könyv – egyelőre csak munkaverzióban ismert – felülvizsgálati anyaga pedig egyik elsődleges fontosságú tennivalójának tekinti az európai érdekű transzeurópai infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó beruházások rendelkezésére álló *valamennyi finanszírozási forrás mobilizálását*, és egyben maximalizálását annak érdekében, hogy a Fehér Könyv félidei felülvizsgálata során megállapított konfliktuspontok oldódjanak, és a meghatározott célok elérése érdekében mind hatékonyabb lépések történhessenek. (EUROPEAN COMMISSION [2006/b] p. 19.)

A pénzügyi támogatások felülvizsgálatával foglalkozó munkaanyag megállapítja, hogy a hatékony transzeurópai összeköttetések, *különösen a határokon átnyúló szakaszok megvalósításában tapasztalható késés* komolyan veszélyezteti a Közösség, a tagállamok és a peremkerületek versenyképességét, amelyek nem lennének képesek vagy *nem lennének többé képesek* teljes mértékben élvezni a belső piac előnyeit. (EC [2007] p. 2-3.)

Az intézményközi dokumentum (rendelet tervezet) megállapítja, hogy a prioritást élvező projektekhez **szükséges forrás összege kb. 250 milliárd euró**, így tehát a közlekedési szakterületnek szánt 8013 millió (!) euró a prioritást élvező projektek

végrehajtásához szükséges összeg töredékét – mintegy 3%-át – teszi ki. A dokumentum rögzíti, hogy a Bizottság köteles a 884/2004/EK rendeletben meghatározott európai koordinátorok rendszere segítségével intézkedéseket tenni a tagállamok részére a tervezett TEN-T finanszírozására és megvalósítására irányuló erőfeszítései támogatására és koordinálására az EU Bizottság által előzetesen meghatározott menetrend szerint. (EC [2007] p. 4.)

Az Európai Bizottságnak a tagállamokkal együtt meg kell vizsgálnia a teljes TEN-T hálózat kiépítésének és működtetésének hosszú távú finanszírozási problémáját, valamint annak megoldására kell törekednie. Mindeközben figyelembe kell vennie, hogy a kiépítési időszak legalább kétszer hét éves költségvetési időszakot vesz igénybe, ugyanakkor a kiépítésre kerülő új infrastrukturális létesítmények várható élettartama legalább egy évszázad, ami fenntartás szempontjából számottevő terheket jelent a tagállamok költségvetése számára.

A források lehető leghatékonyabb módon történő felhasználása, valamint az egyedi követelményeknek való megfelelés az Európai Unió TEN-T forrásaiból nyújtott támogatás többféle formát is ölthet: tervezés, kivitelezés céljára nyújtott támogatások, rendelkezésre állási díjhoz nyújtott támogatások, kamattámogatás, hitelgarancia vagy kockázati tőkealapokhoz való hozzáférés.

A fenti rendelet tervezet tehát megfogalmazásait tekintve **kiemelt figyelmet szentel a Közösségi érdekű, és a több ország együttes közreműködésével megvalósítandó, határon átnyúló projekteknek.** A közlekedési infrastruktúra fejlesztése területén egy határon átnyúló szakaszra, vagy egy ilyen szakasz egy meghatározott, kijelölt részére vonatkozó projekt a rendelet tervezet szerint akkor részesülhet közösségi támogatásban, ha az érintett tagállamok, vagy az érintett tagállamok és az Unión kívüli harmadik országok között a határon átnyúló szakaszok megvalósítására vonatkozóan létezik írásbeli megállapodás, vagy nemzetközi szerződés. Kivételes esetben határközeli szakaszokon – ha az adott közlekedési hálózati elem egy szomszédos tagállam, vagy egy harmadik ország hálózatához való kapcsolódáshoz szükséges, de ténylegesen nem nyúlik át a határon – az említett írásbeli megállapodás nem szükséges. A közösségi pénzügyi támogatás iránti kérelmet a tagállamoknak együtt, esetleg köz- vagy magánvállalkozásokkal együttműködve kell benyújtaniuk. (EC [2007] p. 14.)

A rendelet tervezetből világosan látszik, hogy alapesetben az igénybe vehető támogatás szinte kizárólag a 884/2004EK rendeletben meghatározott 30 prioritást élvező projekt, valamint a több ország együttműködésében megvalósuló kifejezetten EU érdekeket szolgáló projektekhez vehető igénybe. A projektek kiválasztásánál elsődleges szerepet kap az egységes európai hálózati főirányok kialakítása, a szűk keresztmetszetek megszüntetése, valamint a határok átjárhatóságát biztosító és a nemzeti hálózatok mind jobb bekapcsolódását lehetővé tevő projektek. Ezen túlmenően az Európai Unió nagyobb figyelmet fordít a belső piacok elérését és a jobb áru/tőke/szolgáltatás áramlást lehetővé tevő komplex megoldásokra (pl. intermodális projektek, stb.).

A Közösségi hozzájárulás mértéke is erősen függ a projekt tulajdonságaitól. Az eltérő mértékű európai uniós hozzájárulás nemcsak sorolja a projekteket, hanem világosan, anyagi eszközökben is kifejezi az Európai Unió prioritását az egyes fejlesztési projektek területén. A rendelet tervezet egységes szerkezetben kezeli a közlekedési és az energia szektor támogatását, mégis anyagi *eszközeit tekintve jóval nagyobb figyelmet fordít a közlekedési beruházásoknak*. Míg az energia szektor területén a kivitelezéshez maximálisan igénybe vehető támogatás 10%, és bár a közlekedési projektekre vonatkozóan általános esetben a támogatás az elszámolható költség ugyancsak 10%-a, azonban a 884/2004 EK rendelet szerint a 30 kiemelt, prioritást élvező projektjével kapcsolatban a támogatás az elszámolható költség 20%-a. *Kiemelt, határon átnyúló, több ország együttműködésével megvalósuló projekt-szakaszok esetében az elszámolható költség maximum 30%-a feltéve, hogy az érintett tagállamok minden garanciát megadnak a Bizottságnak a projekt pénzügyi életképességét illetően.*

Tervezés tekintetében mindkét szakterületen az igénybe vehető támogatás a tervezési költség maximum 50%-a. (EC [2007])

4.8. A MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÉS KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIA HELYZETE, CÉLKITŰZÉSEI

Fejlesztési célok nélkül egyetlen ország sem lehet sikeres. Ha nincsenek elérendő célok, megvalósítandó álmok, nincs fejlődés, akkor a máról holnapra való létezés apatikussá, közönyössé tesz. Ugyanígy nem lehet pusztán cél egyetlen ország számára más országok sikereinek pusztán másolása sem. Hosszabb távon nem lehet előrejutni szélárnyékban, gazdagabb, sikeresebb országok sémáit másolva. Magyarország helyének megtalálásához, lehetőségeinek kiaknázásához kreativitásra, innovációra és – mindenek előtt – *országstratégiára* van szükség.

Magyarország a XXI. század elején – véleményem szerint – még keresi a helyét, profilját, arculatát. A rendszerváltás okozta eufória, majd az azt követő megrázkódtatás, a közel 40 éves elzártság, önállótlanág, kész sémák átvétele után, a dinamikus versenykörnyezetben megélt „szabadság” még egy kicsit – úgy tűnik – szokatlan, és az eltelt közel 20 esztendő sem volt elegendő, hogy Magyarország megtalálja a helyét, meghatározza azokat a területeket, ahol egyértelmű versenyelőnyre tud szert tenni. Ez kiemelkedően fontos lenne pedig az Európai Unión belüli helyünk megtalálásában is. Ezt támasztja alá *Balázs Péter* meglátása is, mely szerint „Magyarország energiáit EU tagságának első három évében az uniós döntéshozatal diktálta tempó felvétele mellett elsősorban az kötötte le, hogy néhány, számára kiemelkedően fontos ügyben – mint például a 2007-2013-as keret költségvetés vitájában – sikerrel védje az érdekeit. Az aktuális ügyeken túlmutató, hosszabb távra szóló stratégia, és az azon belüli súlypontok körvonalai azonban egyelőre nem látszanak.” (*Balázs Péter in Gyévai [2007], p. 35.*)

Egy-két tradicionális egyedi termék kivételével még nem kristályosodtak ki azok a konkrét területek, modern iparágak, gazdasági szegmensek, amelyekben Magyarország olyan „unikumot” (!) tud nyújtani, amely világosan megkülönbözteti, egyedülállóná teszi, – egyben beilleszti – az országot az európai gazdasági térség munkamegosztásába. Ezeknek a termékeknek, iparági szegmenseknek lesz a feladata, hogy a hatás-visszahatás keretében mintegy védjegyévé tegyék a termék/szolgáltatás tekintetében Magyarországot – gondoljunk akár a svájci órákra, vagy a brüsszeli csipkére.

Világos, nemzeti konszenzuson alapuló országstratégia hiányában az egyes fejlesztési elképzelések mindig is bizonyos lobbicsoportok erőviszonyai szerint fognak alakulni, és az egyes fejlesztési programokon belül a konkrét projektek hatékonyságát, hozzájárulását az adott cél eléréséhez nem lehet megítélni.

A konszenzuson alapuló világos stratégia megalkotására, és az ország számára biztos piacot, előnyt jelentő területek megtalálására gazdasági tevékenységek kidolgozására számos kísérlet történt és történik. Ilyenek például a magyar autógyártás, a bor-gasztronómiai- és kulturális-központ koncepciók, a magyar fürdő- és wellness-nagyhatalom, Európa stratégiai gáztárolója, vagy Európa logisztikai központja, és legutóbb Kína európai bástyája⁸ elképzelésekben ölt testet, de úgy vélem ezek a lehetőségek *konkrét gazdaságpolitikai lépések, aktív stratégia és az azt lebontó operatív programok, törvények, intézkedések, hozzárendelt pénzügyi keretek nélkül kiaknázatlanok maradhatnak.*

Ezekkel a világosan érzékelhető profilokkal párhuzamosan a *közlekedésfejlesztéssel szemben sem fogalmazódtak meg azok a konkrét igények, nem alakult ki az a társadalmi konszenzus, melynek alapján egyértelműen eldönthető lenne, hogy a fenntartható fejlődés, és a környezetbarát közlekedési módok előnyben részesítése terén hogyan értelmezzük a személyi közlekedést és a teherszállítást.* Hogyan tekintsünk a közlekedési módok mind individuálisabb, rugalmasabb megnyilvánulási igényeire, és milyen közlekedési szabályozást alkalmazzunk a kevésbé környezetszennyező közlekedési módok elősegítése érdekében. Hogyan szolgáljuk ki a közlekedési és szállítási igényeket gazdaságos módon úgy, hogy ne kerüljünk szembe a környezetvédelem és az Európai Unió közös közlekedéspolitikájának fő törekvéseivel, valamint hogyan, milyen szintig értelmezzük a „használó fizet” / „szennyező fizet” elvek törekvéseit.

Úgy gondolom, hogy az ország politikai vezetőinek, az elvégzett és a jövőben elvégzendő *gazdasági-társadalompolitikai vizsgálatok alapján* kell meghatározni azokat az erősségeket, lehetőségeket, amelyeket ki lehet használni, amire építeni lehet, amivel ki lehet küszöbölni azokat a gyengeségeket, és el lehet kerülni azokat a veszélyeket, amelyekkel egyébként szembe kell néznünk. Magyarország erősségeit,

⁸ Lásd Figyelő, 24. szám 2007. június 14-20. 44. oldal, Piac & Profit XI. évf. 2007. június, 14-16 old.

gyengeségeit, lehetőségeit és veszélyeit számba vevő SWOT analízist ma már mindegyik regionális operatív program, sőt ágazati stratégiai terv tartalmazza, így a Közlekedési Operatív Program is tartalmaz egy, a közlekedési szempontból elvégzett SWOT analízist (*KÖZOP* [2006] p. 35), ezért itt most ezt külön nem említem.

A módszerek tehát adottak, a célterületek megkeresése folyamatban van, ugyanakkor véleményem szerint ezeket a SWOT elemzéseket, – amelyeket jobbára közigazgatási intézményekben tervezéssel foglalkozó közhivatalnokok készítenek – gyengíti, hogy az elemzést általában nem támasztják alá konkrét megalapozó kutatások, vizsgálatok.

4.8.1. A magyar közlekedéspolitika főbb irányai

A Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015. (a továbbiakban *Közlekedéspolitika*⁹) kidolgozására 2004. márciusában került sor. A széles látókörű, a közlekedés számos vonatkozását érintő dokumentum a közlekedés szinte minden elképzelhető területét érinti és meghatározza azokat a főbb irányokat, amelyek a gazdaság és társadalom szereplőitől a közlekedés felé elvárásként megfogalmazódnak. Mégis, a nagy ívű, és szakmailag megalapozott dokumentum lényegében megmarad a kívánságok, kívánatos állapotok megfogalmazásánál, és a legtöbb esetben nem tér ki a célok indokoltságának alátámasztására, sem a tervezett *célok elérésének módjára, tervezett ütemére*. Az alábbiakban szeretném – a terjedelmi korlátok miatt a teljesség igénye nélkül – görcső alá venni a főbb megállapításokat.

A közlekedéspolitika kiemelt céljai

A közlekedéspolitika megismétli, átveszi az Európai Unió közlekedéspolitikájának főbb prioritásait:

- a regionális egyenlőtlenségek csökkentése,
- a hálózatok, szűk keresztmetszeteinek megszüntetése
- a forgalmi torlódások mérséklése
- a közlekedési módok közötti egyensúly helyreállítása
- a használók a közlekedéspolitika középpontjába állítása
- a közlekedés globalizálódásának kezelése

⁹ *Magyar Kormány* [2004]

A dokumentum átveszi a fenti célokat, ugyanakkor a közlekedéspolitika célját a *gazdasági szempontból hatékony, társadalmi igényeknek megfelelő, korszerű, biztonságos és a környezetet legkevésbé terhelő közlekedési rendszer megteremtésében* határozza meg. Mindezzel együtt a közlekedés fejlesztését, a közlekedéspolitikában megfogalmazott célok teljesülését az ország gazdasági növekedésének egyik alapfeltételének tekinti. Véleményem szerint ezekkel a fenti megfogalmazásokkal *ugyan maradéktalanul egyet lehet érteni*, azonban a megjelölt célok eléréshez való „út” lefektetése nélkül hangzatos frázisok maradnak.

A *Közlekedéspolitika jelenleg elfogadott, érvényben lévő változatának tanulmányozásakor úgy véltem, hogy a triviális, és mindenki által természetesen helyeselt általános célok megfogalmazása mellett (helyett?) célszerűbb lenne egy több szintű, általános célokat röviden megfogalmazó, ugyanakkor azokat konkrét kézzelfogható célokká transzformáló szerkezet.*

Ezen túlmenően véleményem szerint a Közlekedéspolitika célkitűzés rendszere tág és általános. Egy oldalról a közlekedéspolitika mögött nem látszik, nem rajzolódik ki az az átgondolt intézkedés csomag, amely a célok elérésének vagy megközelítésének záloga lenne. Véleményem szerint egy ok-okozati összefüggéseket feltáró, a tervezett, a távlatokban bevezetendő, végrehajtandó intézkedésekre javaslatot tevő a célok elérése érdekében a célok eléréshez szükséges intézkedésre javaslatot tevő megfogalmazásra lenne szükség. A dokumentumnak nem lehet célja az egyes alágazatok, illetve horizontális kérdések teljes körű bemutatása, azonban egy összefoglaló, célokat megjelölő olyan „csúcspdokumentumnak” kellene lennie, amely alapjául, kiinduló pontjául szolgál az egyéb alágazati stratégiáknak. További feladata lenne, hogy az alágazati tervek és koncepciók közötti összhangot, a kiegészítő és párhuzamosságoktól mentes fejlesztést biztosítsa, illetve megmutassa, hogy a tervezett fejlesztések hogyan támasztják alá a fent hiányolt általános célnak, gazdaságpolitikának való megfelelést.

Ismerve a közlekedéspolitikai intézkedések meghozatalához és az intézkedések kézzelfogható eredményekben való realizálásához szükséges jelentős időszükségletét, ma már látszik, hogy a 2015-ig megvalósítani *tervezett célok teljesülése túlmutat a célként megjelölt időhorizonton*, ugyanakkor a megfogalmazott célok teljesülésekhez a jelenleg az ország erőforrásaiból a közlekedési területre

fordított összegnél sokkal jelentősebb forrásokra lenne szükség. Úgy vélem, hogy a közlekedéspolitika akkor hatékony, ha a benne megfogalmazott elérendő célok összhangban vannak: egyrészt az elérésükhöz rendelkezésre álló idővel, másrészt, ütemes megvalósítást, és végiggondolt intézkedés csomagot feltételezve *a szükséges erőforrások rendelkezésre állnak a kitűzött cél határidőn belül való megvalósításához.*

További problémának látom, hogy a megfogalmazott célok és azok elérése érdekében szükséges intézkedések között sok esetben ellentmondás feszül. Egyszerre szeretnénk kiszolgálni a közlekedők mobilitás igényét, lépéseket tenni a közlekedés biztonságának javítása, hatékonyabbá tétele érdekében, valamint abszolút értelemben is tenni szeretnénk valamit a jelenlegi környezetszennyezés, környezeti károk csökkentése érdekében. A közlekedéspolitika jelenlegi megfogalmazásaiban nem tér ki a környezet zavarásának elfogadható szintjére, nem fogalmaz meg konkrét követelményeket a közlekedés által okozott negatív hatások csökkentésére. Szintén nem fogalmazza meg a dokumentum a mobilitás „optimális szintjét” sem. Nem próbálja meg körülhatárolni azokat a területeket, meghatározni azokat a szegmenseket, ahol a közlekedést fejleszteni, a mobilitást segíteni kell. Ezzel párhuzamosan nincs olyan terület megjelölve, ahol a forgalom csillapítására, netán a forgalom korlátozására, visszaszorítására lenne szükség (városok, természetvédelmi területek, vasút/közút stb.).

Véleményem szerint egy hatékony közlekedéspolitikának számadatokkal alátámasztott, kezdeti kutatási és mérési eredményekre alapozott, helyzetelemzéssel kellene a valós helyzetet bemutatnia és ezt követően a tervezett/javasolt intézkedések bemutatásán keresztül kellene az egyes részterületeken átgondolt és megvalósítható, számszerűen kifejezett, *határidőhöz rendelt célokat* megfogalmaznia. Természetesen az ilyen módon megfogalmazott célok teljesülése a jövőben is csak olyan módon biztosítható, hogy ha a közlekedéspolitikában megjelenő célok az általános közlekedési és az egyes ágazati stratégiákban tovább finomított intézkedések és Cselekvési Programokon keresztül részleteződnek. Szintén nem lehet eredményes a közlekedéspolitika megvalósítása, ha az ágazati szaktárcák a célok eléréshez szükséges intézkedéseket nem rögzítik éves munkaprogramjukban és nem biztosítják országos szinten az intézkedések végrehajtásához szükséges anyagi erőforrásokat.

4.8.2. Az új közlekedési stratégia főbb irányai, jellemzői

A GKM-ben 2007. év első félévében készülő, egyelőre munkaanyag formájában rendelkezésre álló *Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia* (EKFS) (2007-2020.) három különálló stratégiai megközelítést tartalmaz. A dokumentum mindhárom különálló területhez ún. kulcsterületeket rendel, és ezekhez fogalmazza meg a stratégia célokat. Az egyes részterületek, és a részterületeken belül *a stratégia célok* a következők:

- A személyközlekedés fejlesztésének stratégiája
 - 1) A személyközlekedési munkamegosztás optimalizálása a közösségi közlekedés részarányának EU 25-ök átlaga feletti megőrzésével
 - 2) A közösségi közlekedés munkamegosztás hatékonyságának emelése a komodalitás¹⁰ biztosításával
 - 3) Növekvő mobilitás elérése a mobilitási esélyegyenlőség biztosítása révén
 - 4) A fenntartható mobilitás
 - 5) A közúti közlekedési balesetekben elhunytak számának évi 500 fő alá történő csökkentése
- Az áruszállítás fejlesztésének stratégiája
 - 1) Az áruszállítási munkamegosztásban a környezetkímélő ágazatok részarányának az EU 25 átlaga feletti arányának biztosítása
 - 2) A környezetkímélő szállítási módok infrastruktúrája jövedelmezőképpességének javítása
 - 3) A kombinált áruszállítás részarányának növelése
 - 4) Országos jelentőségű, intermodális logisztikai szolgáltató központok (LSZK) hatékonyságának javítása
 - 5) Horizontális elvek érvényesítése
- A közlekedési infrastruktúrafejlesztés stratégiája
 - 1) A gazdasági versenyképességet javító hálózati szerkezet kialakítása
 - 2) A térségi elérhetőség javítása különböző szinteken
 - 3) A városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése
 - 4) A fenntarthatóság biztosítása
 - 5) A növekvő tengelynyomású közúti járművek közlekedéséből eredő fokozott útelhasználódás megelőzése

¹⁰ *komodalitás*: a közlekedési ágak aktív együttműködése, egymásra épülő együttműködése, a különböző közlekedési módok optimalizált együttes alkalmazása

A közlekedésfejlesztési stratégia helyzetfelmérései, megállapításai helyesek, a következtetések általában világosak, követhetőek. A cél elérése megjelölt módszerek, valamint a cél megvalósításának eszközei azonban túlságosan általánosak, nem adnak támpontot az eszközök „alkalmazásának” mikéntjére, nem mutatják meg a feltételeket. A célok megvalósításának eszközei csak egy sor egyéb peremfeltétel biztosítottasága estén állnak rendelkezésre, valamint nagymértékben függenek az érintettek részére rendelkezésre álló anyagi erőforrásoktól is. Sok esetben a jónak tűnő szándékok mögött komoly érdek-ellentétek is kitapinthatók, amelyekre a dokumentum nem tér ki és a konfliktusok feloldására nem ad javaslatot.

A komodalitás biztosítása (2.) stratégiai cél megvalósítására vonatkozó javaslatok azt sugallják, hogy meg kell szüntetni a párhuzamosságokat a közlekedési nemek között, és „megfelelő, modernizált intézményrendszer” kialakításával lehet a munkamegosztást fokozni. A stratégiából nem olvasható ki, hogy az alkotó ezt milyen módon, milyen eszközökkel, illetve milyen intézkedések bevezetésével kívánja elindítani, elvégezni. Nem világos az sem, hogy a mobilitási esélyegyenlőség elérése érdekében milyen intézkedések bevezetésére van szükség és ezeket milyen módon, milyen cselekvéssor mentén kívánjuk megvalósítani.

A stratégia utal arra, hogy a cél megvalósítása érdekében komplex, szektor-semleges finanszírozási módszert kell kidolgozni, de nem lehet megtudni részleteket ennek alapvető összetevőiről és a stratégia a megvalósítás tervezett módszerét is homályban hagyja a dokumentum.

A stratégia utal az akadálymentesítés megvalósításaihoz szükséges források biztosításának fontosságáról, de nem fogalmazza meg az ehhez szükséges intézkedéseket, javaslat formájában sem.

A fenntarthatóság, mint stratégiai cél megjelölésekor világos leírást kapunk az egyes fenntarthatósági fogalmak tartalmáról és a stratégia jól körülhatárolja az egyes fenntarthatósági fogalmak alatt követendő általános magatartást: racionálisabban szervezett tömegközlekedés mellett az egyéni személygépkocsi-közlekedés aktív korlátozása szükséges. Az általános célok megfogalmazásával egyet lehet érteni, de továbbra is szükség lenne az egyes beavatkozási helyeket és az elvégzendő intézkedéseket jobban meghatározó, területegységre vonatkozó, időben behatárolható

intézkedéscsomagra tett javaslatra, amely konkretizálná és tartalommal töltené meg az általános célokat.

A fent említett megfogalmazások a közlekedéspolitika szintjén – talán – elfogadhatóak, de – véleményem szerint – egy konkrét időtartam közlekedési stratégiáját meghatározó dokumentumban a célok elérése érdekében konkrétabb meghatározások és a célok elérése érdekében javasolt intézkedések időhöz kötött javaslata, tervezett ütemterve kellene, hogy szerepeljen.

A balesetek csökkentésére vonatkozó, nagyon jól körvonalazható cél megvalósításának eszközrendszeréből is hiányzik az „ehhez szükséges intézményrendszer” jellemzőinek megadása. Nincsen összefogva, időrendbe szedve a megteendő intézkedések sora és még csak utalás sem történik arra vonatkozóan, hogy ezt a jövőben milyen határidőig, milyen programban, jogszabályban, stb. hogyan kell megadni. A korábbi stratégiákhoz képest azonban előrelépésnek nevezhető, hogy az intézményrendszer fejlesztésében érintett minisztériumok a stratégiában megjelennek. A feladatokkal kapcsolatos felelősségi körök azonban már nem jelennek meg, és a program kidolgozására vonatkozó javaslatok meghatározásáig a dokumentum már nem terjed.

Az áruszállítás fejlesztésének stratégiája részben áttételesen már megjelenik az európai uniós források felhasználásával párhuzamosan a közlekedési operatív program, mint a fejlesztéseket és a célokat konkretizáló dokumentum. Véleményem szerint ez a fajta megközelítés az egész stratégiára vonatkozóan meghatározó kellene, hogy legyen, azaz valamilyen módon, vagy konkrét javaslattal, leírással, vagy utalással kellene meghatározni azokat a dokumentumokat, ahol a stratégiákban kifejezett célok és eszközök konkrét programok és intézkedési sorok formájában öltenek testet.

A közlekedési stratégia és a fejlesztéseket meghatározó Közlekedési Operatív Program összekapcsolása, egymásra utaltsága több helyen hiányzik, és az egész stratégiában csak nagyon áttételesen jelenik meg. Ugyanúgy több helyen hiányolható az Új Magyarország Fejlesztési Tervre, mint fő fejlesztési programra való utalás, az abban megjelölt célokhoz való kapcsolódás. Érdekes konkrétum, hogy pl. a Duna hajózhatóvá tétele mind az EKFS-ben, mind a Közlekedési Operatív Program

programozási részében megjelenik, mégis a prioritásokban elhelyezett konstrukciók, fejlesztési törekvések közül hiányzik, azaz konkrét fejlesztendő területként a 7 éves programban nem jelenik meg.

A legkevésbé meghatározott és koncepcióval lefedett terület – véleményem szerint – a horizontális elvek érvényesítése célterület. Vélhetően itt a többi, az áruszállítással kapcsolatba kerülő környezetvédelmi, esélyegyenlőségi és energia-gazdálkodási területek erősítésére vonatkozó intézkedésekről van szó, azonban ezek miben létééről a stratégia konkrétan nem beszél. A közlekedési infrastruktúra fejlesztés stratégiájának leírásánál az „európai térségi megközelítés” szinte teljesen hiányzik. A szomszédos országokkal, régiókkal való kapcsolat, valamint a gazdaságfejlesztési igényekből (pl. Versenyképességi Koncepció, Kormányprogram, ÚMFT) levezethető, magasabb dokumentumokban megjelenő célok, törekvések lekövetése a közlekedési infrastruktúra-fejlesztési koncepciókkal a stratégiában nem, vagy csak alig jelenik meg. Az általános átjárhatóság/elérhetőség biztosításának követelményrendszerén túl a stratégia nem vizsgálja a „miért”-eket, és a „hogyan”-okat, nem teremt ok-okozati összefüggést a gazdaságfejlesztési stratégiai célok és a közlekedésfejlesztés között. Erről részletesebben lesz szó az 5. fejezetben.

Szintén érdekes – sajnálatos – fejlemény, hogy a Közlekedési Operatív Program, amelynek alapvetően a közlekedési stratégiára kellene épülnie, hamarabb készült el, mint az EKFS, – valószínűsíthetően – ezért az infrastrukturális fejlesztések átfogó célrendszere szinte szóról-szóra megegyezik a KÖZOP célrendszerével. Véleményem szerint a közlekedési stratégiának nagyobb, átfogóbb kitekintéssel kellene rendelkeznie, mint az alapvetően gyakorlati, fejlesztés-orientációjú és rövidebb távú, valóban program szintű megközelítést alkalmazó KÖZOP. A gazdaságfejlesztési stratégia célrendszere és a KÖZOP gyakorlati megvalósítást szem előtt tartó cél- és eszközrendszere közötti kapcsolatot az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiának kellene biztosítania.

A teljes közlekedésfejlesztési stratégiából hiányolható egyfajta EU közösségi szemlélet, amely a szomszédos országokkal, régiókkal való kapcsolat erősítésére, a kapcsolatok javítására tenne kísérletet. A stratégia valamennyi térképe kizárólag Magyarországot ábrázolja, nincs semmiféle kitekintés Európára, vagy a Kárpát-medencére. Ez a Schengeni Egyezmény 2008. január 1-i életbe lépésével

párhuzamosan különösen aktuális lenne. Nem utal a stratégia az egyes fejlesztendő területeknél a fogantatósítandó intézkedések hatékonyság-mérésének szükségességére és nem foglalkozik ennek lehetséges módszereivel sem. Az átfogó célok helyes és összeszedett meghatározásán túl a stratégia legnagyobb hiányossága, hogy a túlságosan átfogó célok nincsenek lebontva konkrétabb alcélokra, nincsenek mellérendelve intézkedési javaslatok és a célok elérésnek tervezett időhorizontja (ütemezése) is teljességgel hiányzik. (GKM [2007/c])

4.8.3. Közlekedési Operatív Program

A 2007-2013 időszakban az Európai Unió támogatását élvező közlekedésfejlesztési intézkedések a Közlekedési Operatív Programon (KÖZOP) belül valósulnak meg. A 2006. decemberében az Európai Bizottsághoz benyújtott, de 2007. közepéig hivatalosan jóvá nem hagyott közlekedésfejlesztési programra nagy vonalakban ugyanaz jellemző, mint a közlekedésfejlesztési stratégiára. Alapvetően általános, az ország elérhetőségét és a térségi elérhetőségét biztosító *követő* fejlesztést valósít meg, de a programban az Új Magyarország Fejlesztési Tervben és az egyéb gazdaságfejlesztési stratégiákban megfogalmazott célok közlekedésfejlesztési alátámasztása csak általánosságban történik meg.

A KÖZOP közlekedési fejlesztések átfogó célját az **elérhetőség javításában a globális és regionális versenyképesség növelésében valamint a társadalmi-gazdasági és a területi kohézió erősítésében határozza meg**. Általános megállapításaival jobbra egyet lehet érteni, de az általános célok (elérhetőség) és a gazdasági fejlődés között nem feltétlenül közvetlenül megfeleltethető a kapcsolat.

A KÖZOP megfogalmazásai szerint:

„Az elérhetőség minősége döntően befolyásolja a gazdaság versenyképességét és növekedését. A jó megközelíthetőség vonzza a működő tőkét, orientálja a vállalkozások telephelyválasztását, közelebb hozza a beszerzési és értékesítési piacokat, nagyobb teret ad a munkaerő mobilitásának és lehetővé teszi többletjövedelmek realizálását a nemzetközi áruszállítás kiszolgálása révén. A jó közlekedési infrastruktúra előmozdítja a vidéki, esetenként hátrányos helyzetű térségek felzárkózását és a gazdasági fejlettség térbeli kiegyenlítését. A lakosság szolgáltatások iránti igényeit kielégítő kistérségi központok elérhetőségének biztosításával közvetlenül is hat az ott élők életminőségére. Az elérhetőség javításához a közlekedési alágazatok összességének hozzá kell járulnia, ezért a fejlesztések megfogalmazásánál a komplex szemlélet érvényesítése az elsőrendű szempont. Ennek megfelelően javítani kívánjuk a régiók alternatív megközelíthetőségét, a gazdasági, vállalkozói központok elérhetőségét azáltal, hogy lehetővé tesszük a különböző közlekedési módok összekapcsolódását.”

KÖZOP [2007] p. 13.

Az OP a közlekedés-fejlesztés területén **hat prioritási tengelyt határoz** meg:

1. Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása
2. Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása
3. A térségi elérhetőség javítása
4. Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése
5. A városi és az agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése
6. Technikai segítségnyújtás

Az 1. prioritásban a nemzetközi elérhetőségben a legnagyobb szerepet játszó autópályák, és gyorsforgalmi utak fejlesztése történik meg. A 2. prioritás a vasúti törzshálózat fejlesztésére és modernizálására fordítódik, míg a 3. prioritásban kapott helyet a régiók elérhetőségét és egymás közti kapcsolatát biztosító országos főutak fejlesztése. A 4. prioritás a gazdasági központok intermodális kapcsolatának fejlesztését célozza. Az 5. prioritásban kaptak helyet a vidéki nagyvárosok villamosvasút hálózatának fejlesztésére vonatkozó fejlesztések, és itt szerepel a Budapesti 1-3 villamosvonalak fejlesztése és a 4. metró építésének támogatás is.

A KÖZOP célrendszere ugyancsak sematikus, az egyes fejlesztéseket nem vagy csak alig támasztják alá előzetes vizsgálatok. A közlekedési operatív program döntő többsége ún. kiemelt, előre meghatározott, és nevesített projektek megvalósításán keresztül történik. Az ún. projekt-csatorna eljárás keretén belül a GKM és az érintett régiók közreműködésével kiválasztott projektek csak lazán kapcsolódnak egymáshoz, hálózati szerepkörüket tekintve nem alkotnak egy egységes rendszert. A projektek kiválasztása az említett szereplők részvételével, meglehetősen átláthatatlan módon, közelebbről meg nem határozott szempontrendszer mentén történt. A projektek kijelölését és a programban való szerepeltetését nagyban meghatározta előkészítettségi állapotuk, azaz az a cél, hogy megvalósításuk minél hamarabb elkezdődhessen, és ezáltal az EU pénzek megfelelő felhasználása megtörténjen. A projektek műszaki tartalma és a fejlesztésükkel elérni kívánt gazdaságfejlesztési célok alátámasztása, indoklása sok helyen hiányzik. Ezzel párhuzamosan az egész program stabilitását, megvalósítását nagyban befolyásolja a folyamatosan alakuló intézményrendszer, amelynek kiforratlansága, változékonysága magával hozza a

projektekkel szemben támasztott követelmények változékonyságát, labilitását. A követelmények határozatlansága, a számos a szabályrendszerben fellelhető és 2007. I. félévében módosuló, alakuló jogszabályok, követelmények függvényében a projektek támogathatósági feltételei, indíthatóságuk és ütemezhetőségük is változik.

Az egész program labilitását nagymértékben befolyásolja, hogy a kiemelt közúti és vasúti projektek előkészítéséhez szükséges források bázisa, rendelkezésre állása nem egyértelmű és a projektek előkészítését, pályáztatását kedvezményezett oldalról végző szervezetek is nehezen alkalmazkodnak a változó, alakuló követelményekhez.

A városi közlekedés fejlesztését tartalmaz 5. prioritásban további bizonytalansági tényező a 4. Metró gigantikus finanszírozási igénye, mellyel kapcsolatban a Magyar Kormány folyamatos tárgyalásokat folytat az Európai Bizottság képviselőivel. A metró-projekt alakulása, elfogadása és támogatási volumene alapjaiban befolyásolja egyrészt a további budapesti fejlesztéseket, másrészt a rendelkezésre álló (megmaradó) források tekintetében kerülhet sor a vidéki városok villamosvasúti fejlesztésére. (Lásd a HVG 2007. augusztusi, a témával foglalkozó cikkét¹¹)

A 4. prioritásban szereplő logisztikai központok fejlesztése az eredeti tervek szerint egyfordulós pályázatos úton történt volna, de a legújabb kormányzati elképzelések szerint ezt a prioritást teljes egészében egy kiemelt – ún. zászlóshajó projekt – nagyberuházás, Záhony és környéke, logisztikai szolgáltató terület fejlesztésére szánják. Végleges döntés az ügyben ez idáig nem született.

Látható, hogy a Közlekedési Operatív Program kialakítása, megvalósításának előkészítése az egységes, konszenzusos országos közlekedésfejlesztési stratégia hiányában több ponton ellentmondásos és ez sok tekintetben hátráltatja egyrészt a követelményrendszer, továbbá a megvalósító intézményrendszer kialakítását, másrészt maguknak a projekteknek az előkészítését és elindítását. A jövőben célszerű lenne egy világosan megalkotott, megfelelően konkrét fejlesztési célokat felvázoló fejlesztési stratégia szolgálatába állítani a közlekedésfejlesztést, amelynek megvalósítása a célok, és a vele szemben megfogalmazott világos igények ismertetében, megfelelő hálózatfejlesztési és gazdaságossági szempontok alapján egyértelműen meghatározott, rögzített program alapján történne. A kellő időben

¹¹ HVG 2007. 33. szám, 2007. augusztus 18. EU-s útpénzek: ami a metróból marad, 79. oldal

konceptiózusan rögzített OP ismertetében a projektek előkészítése, megvalósítása időben, és megfelelő keretek között biztosítható. (Lásd még 8. fejezet).

4.9. A MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÉS STRATÉGIA ÉRTÉKELÉSE

A Magyar Közlekedéspolitika 2003 – 2015. című dokumentumot a Magyar Országgyűlés a 19/2004. számú határozatával fogadta el, és a szakmapolitikai dokumentumok közül, számos hiányossága ellenére, alapidokumentumként kell kezelnünk. A szakpolitika az 1996-ban elfogadott közlekedéspolitika újragondolásaként, a fent bemutatott Fehér Könyv mintájára, annak hazai megfelelőjeként készült, mintegy alátámasztandó hazánk elkötelezettségét a közlekedés tekintetében is a csatlakozás irányában.

A közlekedéspolitikának nem is lehet célja az egyes alágazatok, illetve horizontális kérdés teljes körű bemutatása, inkább egy összefoglaló, szintetizáló, az irányokat megszabó dokumentumnak kellene lennie, amely megadja a kiinduló pontot az ágazati, alágazati stratégiák számára. *Leginkább az egyes ágazati tervek, koncepciók közötti összhangot kellene bemutatnia*, azaz pl. egy földrajzi területen, hogyan kerül összehangolásra a közutak fejlesztése a vasút fejlesztésével, illetve ez hogyan szolgálja a gazdaság általános, fenntartható fejlesztését, a gazdasági szereplők betelepülését, helyben maradását, hogyan segíti elő a foglalkoztatást, illetve egy élhetőbb környezet kialakítását, megőrzését.

A bemutatott közlekedéspolitika erre nem vállalkozik, de tulajdonképpen a korábban vázolt Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia sem. A közlekedéspolitika erősségének tekinthető, hogy közérthetően foglalja össze az egyes témákat, azonban ha közlekedésszakmai szemüvegen keresztül vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy a *szakmai körökben közismert tényeket foglal össze*, de azokon túl nem mutat. Az EKFS már részletesebben elemzi a közlekedés helyzetét és viszonylag alaposan, de még mindig túl általánosan tesz kísérletet a pillanatnyi helyzet, és az égető problémák megfogalmazására. Ezzel párhuzamosan a dokumentum nem fogalmaz meg megoldási javaslatokat, sem időbeni ütemezést a problémák megoldásra, a kitűzött célok elérésre.

A Magyar Közlekedéspolitika elemzésekor mindenféleképpen figyelembe kell venni a készítésekor fennálló akkori viszonyokat, peremfeltételeket. A viszonylag statikus

természetű közlekedési hálózatok és azok hosszú időt igénybe vevő, lassú ütemű fejlesztése szempontjából hátrányos, hogy rendkívül dinamikusan változó szakmapolitikai környezetben történik a stratégia-alkotás, amikor az egyes közlekedési ágak, és az azokat meghatározó kiinduló dokumentumok (pl. vasúti stratégia) jelentős változáson mentek keresztül. Az elmúlt időszakokban egymással ellentétes szakmai iránymutatásoknak lehettünk tanúi, ennek egyik legjobb példája az, hogy az EU a Fehér Könyvvel megerősítette a vasúti fejlesztések melletti elkötelezettségét, ugyanakkor a hazai politikai élet, de a közlekedéspolitikai célrendszer is a közúti fejlesztéseket, azon belül az autópálya-fejlesztéseket helyezte a középpontba.

Bár az említett speciális terület, az autópálya-fejlesztés, új lendületet kapott, a közlekedés-fejlesztés a központi adminisztráción belül jelentős tévesztést, és ennek következtében fellépő szakmai-morális válságot volt kénytelen elszenvedni. A szervezeti, közigazgatási szempontból addig önálló tárcaként működő terület, a gazdasági tárca egyik államtitkárságának keretei között folytatta munkáját, ami a stratégia-alkotást és a szakmai terület megfelelő szintű képviselését nem könnyítette meg. Történt ez annak ellenére, hogy, mint a közlekedéspolitikai dokumentum is megemlíti, a háztartások jövedelmük mintegy 20%-át fordítják a közlekedéssel kapcsolatos kiadásokra, azaz rendkívül fontos ágazatról van szó.

Szintén figyelembe kell vennünk az egyes alágazatok speciális helyzetét. Mint az az EU felé, a regionális politikai támogatások igénybevételéhez szükséges stratégiai dokumentumok (Nemzeti Fejlesztési Terv, Kohéziós Alap Stratégia stb.) kidolgozásakor is egyértelművé vált, az *egyes alágazati stratégiák* minőségileg nem felelnek meg az EU elvárásoknak. A nem megalapozott, vagy szakmai oldalról hiányos dokumentumok nem tölthették be, nem tölthetik be a stratégia szerepét, ezekből jól szintetizáló, kialakult koncepcióval rendelkező összefogott közlekedési stratégiát összeállítani szakmai oldalról rendkívül nehéz. Mindez továbbra is arra utal, hogy országos közlekedési koncepció hiányában az alágazati stratégiák kialakítása is szinte lehetetlen és az összes erre épülő szakmai dokumentum, a viszonyítási alap hiányában komoly gondokkal küzd.

A *közlekedéspolitika* kialakításakor alapvető szempont a *rendszer szemlélet* érvényesítése kell legyen. A koncepció kialakításakor kiindulópontként a szektor

gazdaságban betöltött szerepét kell szem előtt tartani és meg kell fogalmazni azokat az elvárásokat, amelyeket a közlekedési rendszertől, mint gazdasági ágtól elvárunk. Szem előtt tartani, hogy egyrészt a közlekedés *önálló gazdasági, szolgáltató ágazat*, a GDP jelentős részét termeli meg, másrészt lehetővé teszi a többi gazdasági ágazat (pl. építőipar, mezőgazdaság, gépgyártás, turizmus stb.) hatékony működését. A közlekedésnek komoly társadalmi vonatkozásai is vannak, a szállítások és a közlekedésben részt vevők révén közvetlen hatást gyakorol más gazdasági ágakra (pl. élelmiszeripar, energetikára, foglalkoztatottságra, környezetvédelemre).

A *közlekedési stratégia* megalkotásakor a helyzetelemzésre építve, a közlekedéspolitika koncepcióját szem előtt tartva *már konkrétabb*, szakmai alapokon megfogalmazott és lebontott fejlesztési, intézkedési javaslatra van szükség. Nem csak az általános célok megfogalmazására van szükség, hanem a „honnan jövünk, hová érkezünk” szemlélet szerint a kiinduló állapot helyes felmérése mellett az időbeli korlátokat és az ország lehetőségeit figyelembe véve kellene megalkotni az időszak végén elérendő célokat, melyeket a lépésről lépésre fokozatosan megteendő intézkedések mentén megfogalmazva kellene ütemezni. Ezzel párhuzamosan a stratégia megalkotásakor egyfajta széles látókörre is szükség van, amely a magyarországi közlekedési rendszert, mint az európai közlekedési nagyrendszer részeként szemléli és a stratégia megalkotásakor figyelembe veszi, hogy a fejlesztéseket, intézkedéseket egy dinamikusan változó környezethez folyamatosan alkalmazkodva, rugalmasan kell megtenni.

Általában véve megfigyelhető egy fajta *bezárkózás, befelé fordulás* a stratégia alkotásban. A közlekedés ugyanis nem ér véget az ország határain, hanem európai kontextusban kell vizsgálni, különösen akkor, ha kivétel nélkül mindegyik stratégiai anyagban található SWOT elemzés az erősségek között említi az ország földrajzi elhelyezkedését, és lehetőségként a szomszédos országokkal való együttműködést.

A stratégiák nem tekintenek a határokon túlra, a tanulmányok döntő többsége és a készülő térképek zöme az országon belüli viszonyokkal számol. Üdítő kivétel a határ menti együttműködésekben illetve a logisztikában tapasztalható, mint ez utóbbit a mellékelt ábra is mutatja (Lásd 4/7 ábra, 269. oldal). Ugyanígy – észrevételeim szerint – a stratégia alkotáskor kevéssé vesszük figyelembe az Európai Unió közös törekvéseit, kevéssé figyelünk oda a velünk együttműködésre, vagy közös előnyökre

apelláló országok javaslataira, és ezzel párhuzamosan nem használjuk ki eléggé az Európai Unió nyújtotta – a társországokkal együttműködésben elérhető – fejlesztési, finanszírozási lehetőségeket. *Véleményem szerint erősíteni kell a nemzetközi együttműködésben a közlekedési szakma szerepét, aktív koncepció-alkotással, kezdeményező készséggel kell magyarországi érdekeket szem előtt tartó megelőző, javaslat-tevő együttműködésre törekedni. (A témáról részletesebben lesz szó a 7. fejezetben).*

5. A REGIONALIZMUS SZEREPE, A KÖZLEKEDÉS, MINT A HAZAI REGIONALIZMUS ERŐFORRÁSA

5.1. RÉGIÓ, REGIONALIZMUS, REGIONALIZÁCIÓ

A *regionalizmus* a jelenkori területi és közlekedési politika szempontjából kiemelt jelentőségű tényező. Magyarország geopolitikai helyzetéből adódóan az orientáció igénye, és szükségessége 1000 éves történelmében folyamatosan jelen volt és folyamatosan meghatározó.

Az elmúlt évszázadokban – egészen a XX. századig – Európa természetes hatalmi igazgatási területi szintjei az *országos, a tartományi (Magyarországon: megyei), és a települési (helyi önkormányzati)* szintek voltak. A XXI. században a világgazdaságot mind jobban a kereskedelmi, pénzügyi gazdasági tevékenységek uralják. A műszaki technológia és a telekommunikáció robbanásszerű fejlődésével a termelési tevékenységek kiterjedtek, a világgazdasági kapcsolatok globális hálóba szerveződtek, ezek sajátosságai megkövetelik a közlekedés és a termelési-kereskedelmi térszerkezet rugalmas, versenyképes kialakítását. Ehhez természetesen a közigazgatási egységeknek, és eljárásoknak is alkalmazkodniuk kell.

A kitágult termelési és közlekedési térben természetszerűleg alakulnak ki a komparatív előnyeiket kihasználó, együttműködésük alapján jobban prosperáló nagyobb gazdasági és piaci potenciált egyesítő – és ezzel nagyobb versenyképességgel rendelkező – területi egységek, régiók. A regionalizmus ma Európa versenyképességét erősítő legfontosabb térségfejlesztési tényező, amely a közlekedési hálózatokra, mint alapvető erőforrásokra épít.

Ezen tendenciát követve a kelet-közép-európai volt szocialista országokban is a térségfejlesztési tendenciák és a gazdaságszerveződés az új dimenzióknak megfelelően a globalizáció és a regionalizáció által alakított szintekhez igazodnak. Az országos, megyei, települési szintek mellett egyre inkább előtérbe kerülnek a „globális”, „regionális”, sokszor határon átnyúló, nagyobb térségi együttműködések (pl. Eurorégiók) és csak ezeken belül jelennek meg sokszínű alapegységként a kistérségi, helyi szintek. (UKIG [2000/b])

Tekintsük át először, mit is értünk régió, regionalizmus alatt.

Horváth [1998] definíciója alapján:

A régió egy egyedi sajátosságokat felmutató, valamilyen közös jellemzőket magába foglaló és ezek alapján földrajzilag elkülönülő, elhatárolható területi egység. A régiók szerveződésének számos esete, és számos kiváltó oka lehet:

- **politikai okok:** amikor egy adott állam területén belül, az adott állami feladatok tehermentesítésére, a különböző közigazgatási funkciók elosztására, földrajzilag lehatárolt területi egységek kialakítása történik meg.
- **gazdasági okok:** amikor egységes, jól meghatározható gazdaságpolitikai célok elérése, és/vagy ennek megvalósítására létrehozott program végrehajtására szerveződik a régió.
- **kulturális értékek azonossága:** az alkotóelemek fenntartása, közös, megtartandó értékek megőrzése érdekében történik a régió létrehozása.
- **fejlesztés, jövőépítés:** az innováció, a kutatás+fejlesztés biztosíthatósága érdekében is szükség lehet területek lehatárolására, melyek kijelölt tudásbázisként sajátosságaiknak megfelelően biztosíthatják az adott terület kiemelt fejlődését, jelentőségének megőrzését. (*Horváth* [1998])

Egy másfajta megközelítést ismertet *Süli-Zakar* [1999] tanulmánya, amely szerint a régiók szerveződése kétféle módon képzelhető el:

- **a regionalizmus** az „alulról felfelé” irányuló területszervezési, régióalkotási kezdeményezések összességét takarja, míg
- **a regionalizáció** során „felülről lefelé”, azaz a központi kormányzat akaratának, és kezdeményezésének eredményeképpen történik meg a területi egységek létrehozása

Az európai integrációt a *regionalizáció* és a *regionalizmus* együttesen alakítja. Ezen együttes folyamatoknak az eredménye, hogy a régiók a nemzeti határokat ma már meghaladó jelentőséggel, és egyre nagyobb szereppel rendelkeznek. A régiók rugalmasan, a helyi viszonyoknak és érdekeknek megfelelő tervezéssel, forrásallokációval, és programvégrehajtással ki tudják használni a helyi lehetőségeket, dinamizálják gazdaságukat, ezzel is növelve versenyképességüket.

A régió tehát valamely érdekazonosságon, közös kultúrán, közös fogyasztási javakon, gazdasági, társadalmi, történelmi összetartozáson alapuló együttműködésre és közös érdekérvényesítésre szerveződő (földrajzi) egység. A telekommunikáció és technológia segítségével a globalizáció által összekapcsolt világ egyre inkább a nemzeti határokon átívelő, a határokat láthatatlanná tévő gazdasági, kereskedelmi és kulturális alapokon nyugvó, egymással több szinten kapcsolatot tartó régiók rendszerévé kapcsolódik össze.

Magyarország elemi érdeke, hogy a globalizálódó gazdasági tér kihívásainak megfelelően mind *tervezési-statisztikai*, mind *közigazgatási szempontból* kialakítsa azokat a nagyobb gazdaság-földrajzi egységeket, amelyek gazdasági-kereskedelmi alapon szerveződve szerves egységként működnek, és a versenyképesség, technológiai fejlettség terén lépést tudnak tartani a térséggel konkuráló, annak befolyásolására törekvő külső tényezőkkel. Ezen térségek egymással való kapcsolattartásához, belső működéséhez elengedhetetlenül fontos a jól működő, megfelelően kialakított, jól szervezett, *intermodális közlekedési hálózat*, amely a különféle közlekedési, szállítási igényeket gyorsan, hatékonyan és relatíve olcsón tudja kiszolgálni.

Ebben az új rendszerben *a nemzeti határok már másodlagos szerepet játszanak*, hiszen a közös érdekeken alapuló együttműködésnek nem szabhatnak – és az Európai Unió keretén belül működő államoknál már nem is szabnak – határokat a nemzeti adminisztrációs szabályok, helyi nemzeti rendeletek.

A közép-európai volt szocialista országok 2004-es EU csatlakozása óta eltelt idő azonban *még nem volt elegendő arra*, hogy ezek a szervesen működő területek kialakuljanak. A határok elválasztó hatásának megszűnése után a határ melletti területek általában még nem találtak egymásra, mert az egymással való kommunikáció és intenzív együttműködés lehetőségéhez is a feltételek nem voltak adottak.

A határmenti területek, régiók kapcsolatainak kialakulása nem megy egyik napról a másikra. Ehhez az egyébként lassú, fokozatos fejlődési folyamathoz, a kapcsolatok kialakulásának felgyorsításához nagy segítséget tudnak nyújtani az országok kormányzatai. A központi kormányok a határok menti területek bátorításával, stratégiai fejlesztésekkel, kulturális programok szervezésével, és mindenek előtt a

szükséges közlekedési kapcsolatok kialakításával, illetve a kialakítás (szakmai, anyagi) támogatásával, elősegítésével tudnak hozzájárulni az elzárt területek integrálásához. (UKIG [2000/a], UKIG [2000/b])

5.2. A MAGYARORSZÁGI RÉGIÓK JELLEMZŐI

A globális gazdasági térben az elmúlt évtizedekben a politikai, gazdasági területi tényezők megváltozásával, és új európai együttműködések kialakulásával Magyarország az összeurópai hálózat egyik súlypontjába került. Ez a súlyponti szerepkör nem csak, és nem elsősorban közlekedési szállítási jelentőséggel bír, hanem a szomszédos területekkel – országokkal, régiókkal – együttműködve kiaknázható olyan gazdasági és térségfejlesztési lehetőség, melyen keresztül a térségi viszonyokat meghatározó szerepkör betöltése egyedülálló fontosságú lehet a magyarországi régiók gazdasági fejlődése, és európai meghatározó szerepének kialakítása szempontjából. A Magyarország területén haladó hat Helsinki folyosó (lásd 5/2 ábra) egyik csomóponti helye Budapest, és egyik sűrűsödési helye a Kárpát-medence.

A folyosók leágazásainak köszönhetően az érintett térségek közvetlenül kontinens léptékű fejlesztési tengelyekre kapcsolódhatnak rá, melyen keresztül a logisztikai és más gazdasági, ipari telephelyek, gazdasági centrumok válnak elérhetővé. Európa szállítási főirányai a magyarországi régiók érintésével haladnak, melyek ugyanakkor kitűnő lehetőséget teremtenek a régiók számára a nyugati, keleti, északi és déli irány közötti kereskedelmi folyamatokba való bekapcsolódásra, az abban való aktív közreműködésre. A magyar régiók földrajzi fekvésük, kedvező közlekedési adottságuk, és nem utolsósorban dinamikus alkalmazkodó képességük révén válhatnak a kedvező folyamatok bázisává, gyártási, kereskedelmi folyamatok gyűjtő-elosztó helyévé, és a folyamatokat katalizáló erejévé. A geopoliticiális szerep, a Helsinki folyosók, és az azokat kiegészítő regionális hálózatok ebben kiváló lehetőséget teremtenek, melyeket összehangolt gazdaságfejlesztési intézkedésekkel és a régiók közötti együttműködés erősítésével kell segíteni. (UKIG [2000/b])

Egyelőre azonban a régiók gazdasági, térségfejlesztő szerepe a nyugati régiókhöz képest viszonylag gyenge, mert amellet, hogy nem rendelkeznek közigazgatási funkcióval, jelentőségük, feladataik meghatározása nem kiforrott, ezek alakulása, és alakítása folyamatban van.

Késlelteti és nehezíti ezt a folyamatot, hogy a magyarországi régiók kialakulása nem a nyugati régiókhoz hasonlóan tartományi, területi, etnikai alapon, történelmi utat bejárva viszonylag hosszú idő alatt, szervesen fejlődött ki, hanem azokat elsősorban az európai uniós „követelményekhez igazodva” mesterségesen, hatáskörök, feladatok átszervezésével, átruházásával alakították ki.

Sokáig kérdéses volt – sokszor ma sem teljesen egyértelmű – a régióközpontok és a régió nagyvárosai közötti feladatmegosztás, területi elhatárolás, forrásmegosztás. Ezzel párhuzamosan nem különült el ma még a megyei, regionális és a központi közigazgatási, fejlesztési feladatok pontos meghatározása sem, és ezen keresztül bizonytalanságot jelentenek a hatásköri és forráselosztási inkonzisztenciák.

Mindezzel együtt a régiók szerepe, részvétele a térségi fejlesztési programokban, azok kialakításában egyre meghatározóbb, és ezzel párhuzamosan a régiók jelentősége a területükön zajló folyamatok befolyásolásában egyre erőteljesebb.

A régiók szerepének erősödése az európai uniós fejlesztési programokban talán a leglátványosabb. A 2007-2013. időszak fejlesztési programjai sokkal nagyobb forrásokat és sokkal nagyobb mozgásteret biztosítanak a régiók számára, mint a korábbi fejlesztési lehetőségek. Ezt igazolja az is, hogy a jelen időszakban mind a hét régió saját fejlesztési programmal rendelkezhet, míg korábban egyetlen regionális operatív programban gyűjtötték össze a regionális fejlesztési igényeket.

A régiók jelenlegi fejlesztési terveiről azonban elmondható, hogy elsősorban követő jellegű fejlesztéseket tartalmaznak. A közlekedésfejlesztési igényeket jelenkori szükségletek, szűk keresztmetszetek, hiányzó kapcsolatok határozzák meg. További probléma, hogy a régiók közlekedésfejlesztési igényeiket egyelőre nem – vagy csak szórványosan – hangolják össze, így hálózatfejlesztési szempontból azok inhomogének, nem fűzhetők fel egy jól meghatározott hálózatfejlesztési koncepcióra. Az országos közlekedési hálózatok fejlesztésével megbízott – a korábbi UKIG utódszervezeteként megalakult – Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) a régiók hálózatfejlesztési elképzeléseit tekintve egyelőre véleményezési hatáskörrel bír, azonban koordinációs (döntési) jogkörrel nem rendelkezik, illetve jelenlegi felállásában még nem is alkalmas az összes közlekedési alágazat és annak koncepcionális, átfogó kezelésére.

A központi Közlekedésfejlesztési Operatív Programot megelőzte a régiók képviselőivel folytatott egyeztetés, sőt a kiemelt projektek kiválasztásában a régiók is aktívan részt vettek (az ún. projektcsatorna eljárás keretén belül), azonban a központi közlekedésfejlesztési program (KÖZOP) összehangolása a térségi regionális közlekedésfejlesztési tervekkel távolról sem kiegyensúlyozott. A KÖZOP indikatív projektlistája – bár sok egyeztetésen ment keresztül – szakmailag nem kellőképpen alátámasztott, ami a fejlesztés révén később hálózati ellentmondásokhoz vezethet.

Sok esetben a központi közlekedésfejlesztési szándékok nem egyeznek a regionális igényekkel, illetve a régiókban megjelenő igények, elképzelések nem tükröződnek vissza a központi programban.

Tapasztalataim szerint a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ egyeztetési tevékenységét a régiók irányába több szinten is erősíteni szükséges, ugyanakkor az általa koordinált központi közlekedésfejlesztési program kialakításába, akciótervének megalkotásába a regionális szempontokat és igényeket célszerű lenne a jövőben erősebben figyelembe venni, a hálózati szemlélet erősebb érvényesülése érdekében.

Az újonnan alakult KKK szerepe a régiókat is érintő, a regionális tervek is magába foglaló országos közlekedésfejlesztési program kialakításában elsődleges fontosságú. Mindezért a KKK regionális kapcsolatainak, regionális tudásbázisának erősítése szükséges, oly módon, hogy a GKM háttérintézményeként a régiókat értő, fejlesztési törekvéseiket elősegítő és a régiókkal országos szinten koordinációs kapcsolatot tartani tudó olyan szakmai szervezetként működjön, mint a területfejlesztés terén a régiókkal folyamatos kapcsolatot tartó, az ÖTM háttérintézményeként működő VÁTI Kht. Ennek elérése érdekében a regionális koordináció mellett feladata kell, hogy legyen a közlekedési intézmények régiós tevékenységének az irányítása is.

A régiók fejlesztési törekvései közlekedésfejlesztési és gazdaságfejlesztési szempontból egyelőre széttartónak minősíthetők, sok a párhuzamos, illetve a nem alátámasztott gazdasági, forgalmi vizsgálatokkal kellően alá nem támasztott fejlesztési igény, melynek eredményeképpen – főleg a régiók határterületein – egymáshoz képest nem konzisztens, hálózati szerepét, és forgalmi kapacitását tekintve sok tekintetben inhomogén hálózat jön létre.

Jellemzője a regionális fejlesztési törekvéseknek, hogy a viszonylag szűkös források terhére szétaprózott fejlesztést hajtanak végre, amely több problémát egyszerre igyekszik – részben – orvosolni, és a fejlesztési forrásokat nem koncentrálnak egy-egy jól meghatározott célterületre, vagy egy probléma komplex megoldására. Így a projekteken keresztül megvalósított fejlesztések nem alkotnak szerves rendszert, és így nem tudják igazán betölteni a tőlük elvárt szerepet, mert egy-egy rész-szakasz kiragadott fejlesztésével a teljes hálózatot tekintve nem jön létre optimális hálózati struktúra és jó közlekedési munkamegosztás.

Sok esetben a konkrét gazdasági célokkal szorosan összefüggő regionális közlekedési stratégia hiánya, vagy gyenge megalapozottsága ugyanúgy megfigyelhető, mint a központi közlekedési operatív program esetében, bár a régiók – kisebb léptékből adódóan, és helyismeretüknek köszönhetően – általában konkrétan és jobban meghatározva tudják céljaikat megfogalmazni és ehhez közlekedésfejlesztési igényeiket hozzárendelni.

Az európai uniós tendenciát követve a jövőben mindenképpen erősíteni kell a régiók önrendelkezési jogát, lehetőségeit, fokozni döntési kompetenciájukat a területüket érintő fejlesztésekben, vagy kérdésekben, ugyanakkor segítségnyújtással, központilag, országos szintről induló kezdeményezéssel, hálózatfejlesztési alátámasztással, szakmai oldalról kell segíteni a régiókat közlekedésfejlesztési igényeik teljesülésében, céljaik elérésében. Ezen túlmenően az országos szakmai szervezetnek kell – az egyeztetéseken keresztül – gondoskodnia a jövőben arról is, hogy a régiók között a közlekedésfejlesztés terén megfelelő összhang és a fejlesztésekre vonatkozóan a célok elérését legjobban szolgáló közös hálózati megoldások szülessenek.

5.3. A REGIONÁLIS FEJLŐDÉST A JÖVŐBEN BEFOLYÁSOLÓ LEGFONTOSABB TÉNYEZŐK, AZ ELVÉGZENDŐ LEGFONTOSABB FELADATOK

Az elmúlt évtizedekben végbement társadalmi és gazdasági átalakulás következtében megváltoztak Kelet-Közép-Európa társadalmi, termelési és gazdasági jellemzői. A politikai változások következtében létrejövő termelési-, térszerkezeti változások eredményeképpen elmélyültek az elmaradott térségek, az egyoldalú ipari és mezőgazdasági szerkezeti problémái. Ezzel párhuzamosan növekvő hátrányt jelenthet az egyes térségekben az infrastruktúra egyenlőtlen, a térszerkezeti adottságokat, és e fejlettségi különbségeket figyelmen kívül hagyó fejlesztése. Eme folyamatok hatásai a magyarországi régiókkal kapcsolatban is megfigyelhetők.

A kedvezőtlen gazdasági folyamatok különösen a keleti országrészt érintették/érintik súlyosan, ahol a megszűnő termelési egységek következményeképpen a munkanélküliség nagyarányú növekedése válságfolyamatokat indított be. A 90-es évek második felében a korábban is meglévő kelet-nyugati fejlettségbeli különbségek tovább mélyültek. A munkanélküliséggel kapcsolatos problémák tovább gyűrűzése bizonyos értelemben mind a mai napig tart.¹² (Ehrlich - Révész [1996])

Az 1996-ban megalkotott területfejlesztési törvény egyik céljaként az ország különböző területei, települései közötti különbségek mérséklését, a társadalmi egyenlőtlenségek megszüntetését határozta meg.

A rendszerváltozást követő gazdasági válság „készületlenül érte” Kelet-Közép-Európa egészének gazdaságát. Az új kihívásokhoz a szocialista rendszer vállalatai nem, vagy csak alig tudtak alkalmazkodni, piacaikat fokozatosan elvesztették, a tőkehiánynak „köszönhetően” termékeik fejlesztését elhanyagolták. Az új kihívásoknak megfelelni képtelen, rugalmasan alkalmazkodni nem tudó vállalatok felszámolása elkerülhetetlen volt. (Ellenben jól működő, pl. mezőgazdasági termelő szövetkezetek és melléküzemáguk felszámolása sok esetben hátrányos helyzetet idézett elő az adott térségben. A privatizáció – bár földhöz juttatta a lakosságot – a mezőgazdaság fejlődésében sok esetben visszaesést jelentett.) A vállalatok megszűnése után a piacokat a nyugati és távol-keleti tőkeerős innovatív vállalatok

¹² Lásd Heti Világgazdaság 2007. augusztus 4., Keresőprogram, munkanélküliek, és állástalanok c. cikk, 63. oldal

foglalták el. Alapvetően a régióba beáramló működő tőkére alapozva a végbemenő privatizációval párhuzamosan alakult újjá a termelési szerkezet.

E folyamat irányításában, ellensúlyozásában a politikai rendszerváltás után a helyét, lehetőségeit kereső fiatal demokráciában működő állami adminisztráció keveset tehetett, jobbára kiszolgáló, együttműködő szerepre kényszerülhetett.

Az európai uniós tagság elnyerése után az állami irányítás mellett egyre nagyobb szerephez és lehetőségekhez jutó régiók szerepvállalása a térségi gazdasági folyamatok befolyásolásában nyilvánvaló. Az Új Magyarország Fejlesztési Terv (ÚMFT) és a Kormányprogram, valamint a 2006. évi választásokat követő kormányátalakítás is egyre szélesebb mozgásteret biztosít a területfejlesztési-, vidékfejlesztési politikának, amely az európai uniós Kohéziós és Strukturális Alap források felhasználásának adminisztratív koordinációján keresztül további lehetőségekhez jut fejlesztési céljainak megvalósításában.

Az új évezred első évtizedében a 90-es évekhez hasonló dinamikus változás több tényező együttes hatásának köszönhető. Kelet-Közép Európa gazdasági és társadalmi viszonyaiban *jelentős változást okoz* az Európai Unió kiterjedt bővítése, és ezzel párhuzamosan a Schengeni Egyezmény életbe lépésével a határok elválasztó hatásának megszűnésével a tőke és az áruk szabad mozgása után a *személyek és a szolgáltatások áramlásának akadály-mentessé válása*. Ennek következtében az államhatárok elválasztó, korlátozó szerepe gyakorlatilag megszűnik, így az elkövetkező időkben a gazdasági, pénzügyi kapcsolatok a térségben az államok, és az egyre nagyobb önrendelkezési joggal bíró régiók által meghatározott adózási, munkaügyi, kereskedelmi, egyéb gazdaságpolitikai adminisztratív intézkedéseknek, valamint a közlekedés alapjául szolgáló fizikai infrastrukturális körülményeknek megfelelően alakulnak.

A tagállamoknak és a régióknak a változó igényekhez való aktív alkalmazkodást összehangolt gazdasági és területi politika alkalmazásával, valamint a fent említett fizikai infrastrukturális fejlesztések világos stratégia melletti ütemezett végrehajtásával kell segítenie.

A közlekedési infrastruktúra-fejlesztéseknek *makro szinten* a térségi és nemzetközi elérhetőséget, valamint átjárhatóságot kell biztosítaniuk, *mikro szinten* pedig a térségek közötti mind szorosabb kapcsolat kialakulását és akadálytalan, szűkületektől mentes működést kell megoldaniuk.

A térségek közötti kapcsolatok kialakításában és az elszigetelt térségek helyzetének javításában egyre nagyobb szerepet kap a határon átnyúló kapcsolatok fejlesztése. A határon átvívelő kapcsolatok fejlesztésénél, kialakításánál egyfelől aktív közlekedésfejlesztési politikával kell a térségek együttműködést elősegíteni, másfelől intenzív gazdasági ösztönzőkkel és kedvező gazdasági feltételek megteremtésével kell a hazai térségek versenyképességét, tökegvonzó képességét növelni.

Kiemelt figyelmet kell fordítani a régiók kis- és középvállalkozásainak fejlesztésére, ösztönzésére, mert ezek kedvező feltételek esetén, egymással együttműködve, erejüket egyesítve (pl. jól szervezett beszállítói program) sikerrel vehetnek részt a régiók között a helyi piacok megszerzésért vívott versenyben.

A kelet-közép európai régiók vállalatainak ugyanakkor nem csak a nyugati tőkeerős, innovatív vállalatok által diktált versenytempóhoz kell igazodniuk, hanem egyre inkább szembe kell nézniük az ázsiai – elsősorban a kínai, indiai és japán – multinacionális cégek egyre erősebb terjeszkedésével az európai térségben, és fel kell venniük a versenyt, illetve meg kell találni az együttműködést a térségben megjelenő – keletről érkező – vállalkozásokkal¹³.

A térségben megjelenő erős versenyhelyezethez aktív együttműködési politikával erős innovációs tevékenységekkel lehet és kell alkalmazkodni. A kutatás és a technológiai fejlesztés, a termékek és folyamatok megújuló, innovációs fejlesztése nem az egyetlen, de erősen meghatározó eleme a regionális versenyképességnek. Mivel az innováció olyan folyamatnak fogható fel, ami az új eredmények gyors hasznosítását igényli, ezért egy régió gazdasági sikere nagymértékben függhet attól, hogy folyamatosan hozzá tud-e jutni, avagy maga tudja-e befolyásolni az új K+F eredményeket. Nem csak a K+F kutatásokban való részvétel, és az eredményekhez való hozzáférés lényeges, hanem az is, hogy a régió vállalatai milyen gyorsan tudják

¹³ Lásd *Figyelő* 24. szám 2007. június 14-20. Kínai befektetők hazánkban c. cikk 44. oldal

a rendelkezésre álló tudományos kutatási eredményeket új termékekben megjeleníteni. (Kengyel [2002])

A kormányzatnak a régiókkal szorosan együttműködve az ország területi helyzetét és adottságait figyelembe véve az alábbi területfejlesztési feladatokat kell tehát megvalósítania (Rajcsányi in Hahn [2000]):

1. A tartós gazdasági növekedés biztosítása, a versenyképesség javítása és a fenntartható fejlődés megteremtése.
2. A különböző földrajzi és gazdasági adottságú térségekben az erőforrások fenntartható hasznosítását biztosító fejlesztési politika érvényre juttatása.
3. A területi egyenlőtlenségek mérséklése, a régiók, megyék, vidék, főváros és a megyei városok között. Kiemelten kell kezelni az elmaradott térségek, hátrányos helyzetű települések infrastrukturális, gazdasági, oktatási, kulturális feltételeiben meglévő különbségek mérséklését.
4. A társadalmi szempontból elmaradott és az ipari szerkezetátalakítás térségeiben ösztönözni és támogatni kell a munkahelyteremtő beruházásokat, a külső, külföldi működő tőke bevonását és a *gazdasági fejlődést elősegítő fizikai infrastruktúra fejlesztését*.
5. A mezőgazdasági jellegű területek térségeiben a vidékfejlesztési program keretén belül ösztönözni kell a termékfeldolgozás szövetkezéseinek integrációit, és támogatni kell az ehhez kapcsolódó *infrastrukturális fejlesztéseket*.
6. *Oldani szükséges a régiói elszigeteltségét, növelni kell a régiók közötti kapcsolódási pontokat, fejleszteni kell a hálózatokat mind közlekedési kapcsolatok, mind az informatikai kapcsolatok tekintetében.*

Az alábbiakban megfogalmazott stratégiai feladatok megvalósítása szükségessé teszi a területfejlesztés, vidékfejlesztés tervezési intézményi eszközrendszerének hatékony kialakítását, és működésének összehangolását.

Az Új Magyarország Fejlesztési Tervben és operatív programjaiban foglalt feladatok megvalósításához szükséges az országos, megyei, és kistérségi programok egymással szinergikusan együttműködő, egymásra épülő területfejlesztési- és tervezési rendszerének kialakítása. A tervezési rendszeren keresztül az Országos Területfejlesztési Konceptióban (Országgyűlés [2005/b]) foglalt elvekkel, célkitűzésekkel az ÚMFT-vel összhangban lévő, hazai és EU forrásokra egyaránt építő vidékfejlesztési programot kell kidolgozni és megvalósítani. Ennek érdekében

ki kell alakítani a programozás módszertanát, kormányzati, regionális, és térségi információáramlás és a döntési mechanizmus működési modelljét, valamint a folyamatos egyeztetés, és program-végrehajtás során alkalmazott folyamatos visszacsatolásának rendszert (Lásd 8. fejezet).

5.4. A MAGYARORSZÁGI RÉGIÓK KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATAI

Az 1990-es évek előtt Kelet-Közép-Európa gazdasági és közlekedési kapcsolatai jórészt keleti irányúak voltak. A gazdasági kapcsolatokban (is) a Szovjetunió volt a térség legdominánsabb partnere. A kereskedelemben meghatározóak voltak a Szovjetunióba, illetve az onnan érkezett áru-, nyersanyag- és energiaszállítások. Ez volt az uralkodó tendencia a magyar gazdasági kapcsolatok terén is. A hazai kereskedelmi szállítások döntő többsége a Szovjetunióba irányult, illetve onnan érkezett. A Szovjetunióval folytatott gazdasági (és persze politikai) együttműködés mellett a többi kelet-közép-európai szocialista ország egymással folytatott kereskedelme jóval kisebb arányú volt. (*Ehrlich- Révész* [1996])

A szovjet birodalom széthullása új dimenziót nyitott Kelet-Közép-Európa számára. Az Európai Közösségekkel, majd 1992. után az Európai Unióval való kapcsolatai egyre jobban intenzifikálódtak. Magyarországon az 1989-ben bevezetett importliberalizáció hatására egyre inkább megélénkültek a nyugati országokkal folytatott kereskedelmi kapcsolatok is. A kereskedelmi kapcsolatok élénkítésében és a mind nagyobb arányban érkező tőke letelepítésében Magyarország a 90-es években kiemelkedő teljesítményt nyújtott. A gyors külgazdasági liberalizáció és az országba áramló külföldi működő tőke eredményeképpen az exportorientált tevékenységek növekedtek, és ennek hatására a gazdasági növekedés meghatározó forrásává vált a külkereskedelem.

Az európai uniós csatlakozással a folyamat tovább gyorsult, kiteljesedett. Magyarország kereskedelmi kapcsolatai egyre inkább nyugati irányúvá váltak, miközben a KGST felbomlásával az Oroszország és Ukrajna irányában folytatott kereskedelem drasztikusan szűkült. Ennek következtében a közlekedési és szállítási igények is döntően az EU országai, de elsősorban Ausztria, Németország és Olaszország felé irányultak. (*GKM* [2007/b])

Az utazási, szállítási közlekedési orientáció egyre inkább nyugati irányúvá vált. A KGST leépülésével, valamint az EU csatlakozással párhuzamosan a nyugati irányú kapcsolatok erősödésével az észak-dél irányú szállítások és közlekedési igények némiképp (arányaiban) csökkentek. Ebből is látszik, hogy a kelet-közép-európai térség még „nem talált magára”, irányultsága inkább nyugati, ennek értelmében kereskedelmi, gazdasági kapcsolatait elsősorban a nyugati országok felé építi.

Szakcikkében *Molnár L. A.* [2005] egyenesen „hullámveréshez” hasonlítja a kelet-nyugati irányú közlekedési és szállítási igények ilyen viharos változását. A „vasfüggöny” leomlásával az addig mesterségesen visszatartott, elszigetelt kereskedelmi, üzleti- és egyéb társadalmi kapcsolati igények (turizmus, kultúra, családi kapcsolatok) stb. (lásd 5/1 ábra) szabaddá váltak, és a – történelmi léptékkel – viharos sebességű közlekedési igény-változásokhoz a viszonylag statikus szerkezetű közlekedési hálózatoknak kell alkalmazkodniuk.

A keletről nyugat felé „lendülő” közlekedési, szállítási igények a nyugat-európai közlekedési hálózatok meghosszabbításaként a Helsinki folyosók vonalán ütemesen, viszonylag nagy tempóban kiépülő kelet-nyugati közlekedési hálózati elemeken bonyolódnak. A vasútvonalak és vasúti rendszerek korszerűsítése, az autópályák kiépítése eddig döntően a kelet-nyugati kapcsolatok akadálymentes(ebb) lebonyolódását szolgálták, hiszen a kelet-közép-európai Helsinki folyosók maguk is elsődlegesen a kelet-nyugati közlekedési áramlatok kiszolgálását célozzák. A helyzet ismeretében ez természetesen érthető, hiszen Európa, a kettészakított kontinens keleti országaiban a vasfüggöny leomlása előtt mindenki nyugatra kíváncsozott. A nyugati oldalon pedig az igényekben rejlő lehetőséget kihasználva, kedvező piacokat és tőkebefektetési lehetőséget találva fogalmazódik meg a keleti irányú közlekedési igény. (*Molnár L. A.* [2007/a])

Magyarország közlekedési hálózatának megújításakor nem szabad azonban megfeledkeznünk az észak-déli irányú kapcsolatokról sem. A globális gazdasági versenyben *Magyarország egyik legfontosabb komparatív előnye lehet földrajzi fekvése* és a szomszéd országokhoz mért viszonylagos fejlettsége. Ez azonban látszólagos és időben korlátozott jelentőségű előny. Amíg a működő tőke által gerjesztett – egyre csökkenő hatású – pozitív hatások Magyarországot vonzóbb

országgá teszik a szomszédainál, addig a kelet-nyugati irányú kapcsolatok fejlesztése helyénvaló, természetes, az igényeket lekövető fejlesztési stratégiai irány.

Azonban szem előtt kell tartanunk, hogy rövidesen megnő az észak-déli kapcsolatok jelentősége, és a közlekedési rendszerek ez irányú hiányosságai hamar megmutatkoznak. Fel kell ismernünk, hogy Magyarország csak akkor fog megfelelően integrált, szerves tagja lenni a kelet-közép-európai térségnek, ha közlekedési hálózatai nem kizárólag kelet-nyugat irányban fejlettek, hanem a közlekedési hálózatok szervesen kapcsolódnak a szomszédos területekhez a „szélrózsa mind a nyolc irányába”.

„Milyennek kell lennie egy jól strukturált hálózatnak?” - teszi fel a kérdést *Molnár L. A.* cikkében (*Molnár L. A.* [2007/a] p. 7). A válasz: Egy fejlett, megfelelően strukturált rendszerű közlekedési hálózat mindenekelőtt olyan hálós gerincelemekből áll, ahol minden súlyponti célpont könnyen elérhető. Másrészt a hálózati elemek kapacitásának ki kell elégítenie a forgalom mindenkori igényét, figyelemmel a csúcsidőkre vonatkozó követelményekre. Végül olyan hierarchikus, több szintű rendet kell alkotnia, ahol az egyes szintek a szomszédos szintekkel mindenütt harmonikus csomóponti kapcsolatban vannak. (*Molnár L. A.* [2007/a])

1999. októberében elkészült az Európai Unió által a TINA program keretében végrehajtott, a tíz csatlakozás előtt álló ország közlekedési hálózatát és a szükséges fejlesztési igényeket feltáró vizsgálat. (Lásd 5/2 ábra). A vizsgálat azonban a tagjelölt országok hálózatát elsősorban a nyugat-európai TEN hálózathoz való csatlakoztathatóság szemüvegén keresztül vizsgálta, és nem vizsgálta ezen országok egymáshoz való viszonyát, illetve Kelet-Közép-Európa szerves közlekedési rendszerének kialakításhoz szükséges fejlesztési igényeket (lásd 5/3 ábra). (*Kazatsay* [2004], *TINA* [1999])

A TINA vizsgálat eredményeinek ismeretében határozták meg a csatlakozáskor a taggá váló országok területén futó TEN-T hálózatokat, melyek elsőbbséget élveznek az európai uniós források (Kohéziós Alap, ERFA) felhasználásakor. Ezzel gyakorlatilag konzerváltak egy kelet-nyugati hálózati irányultságot, figyelembe nem véve az észak-déli átmenő irányok szükségességét, illetve csatlakozó országok egymás közti közlekedési hálózati igényeit.

A TINA vizsgálat eredményeképpen meghúzott TEN-T hálózatok (*TEN folyosók*) a kelet-közép-európai térségben ma még nem alkotnak konzisztens és korszerűen strukturált többszintű hálózatot. A hálózatokat ugyanis nem vizsgálatokra alapozott tudatos tervező munka alapján alakították ki, hanem inkább politikai improvizáció eredményeképpen a meglévő igényekre és gócpontokra alapozva, szorosan követve és kapcsolódva a nyugat-európai meglévő hálózatokhoz. A kiépítés alatt álló, elsődleges fejlesztési törekvésként kezelt folyosók nem alkotnak szerves térszerkezeti vázat, így nem szolgálják kellően a határon átnyúló eurorégiók, illetve a nyugat-európai kultúrában meggyökeresedett városhálózatok kialakulását és megerősödését. (*Molnár L. A. [2007/a] , Fleischer [2007]*)

Ennek fényében milyen közlekedési stratégiát kell követnünk a jövőben?

Magyarország geopoliticiális helyzetéből adódó előnyöket, valamint a rendszerváltást, a gazdasági átalakításban élenjáró ország előnyét már csak rövid ideig élvezhetjük – ha egyáltalán élvezhetjük még. Lásd *Molnár L. A. [2007/a]*. A legfrissebb gazdaságstatisztikai adatok azt mutatják, hogy néhány évvel ezelőtt megszerzett stratégia „előnyünk” egyre fogyóban van. A 2007-es első negyedévi adatok alapján a GDP növekedése nem érte el a 3%-ot, miközben Szlovéniától Bulgáriáig az összes egykori rendszerváltó – ma már európai uniós tagállam – növekedési üteme legalább 6% volt (átlagosan 7%). (*Bartha Attila [2007], Gál Péter - Moldicz Csaba - Novák Tamás [2006/b]*)

Ha már a termelés bővítésében, vagy az innovációban nem tudunk számottevő előnyhöz jutni, mindenképpen ki kell használnunk a kelet-közép-európai együttműködésben rejlő lehetőségeket. A kulcsszó itt az *együttműködés*.

Meggyőződésem, hogy Magyarországnak nem a nyugati országokra támaszkodva, gazdaságát kiszolgáltatva kell „legyőznie” a szomszédos kelet-közép-európai országokat, a nyugati „import tőkére” építve, a kétes értékű GDP mutatót tekintve „fölébe kerekednie” a szomszédos országok teljesítményének. A kívülről jövő működő tőkére épített gazdasági növekedés természetesen serkenti a gazdaságot, a multinacionális cégek által befektetett tőke hozadéka azonban nem kizárólag az adott országban kerül felhasználásra. A külföldi tőkére alapozott gazdaságokban egyre inkább szembe kell nézni azzal a ténnyel, hogy a bejáratott iparágakban a

termékéletgörbék érettségi szakaszán a profit egyre inkább kiáramlik a gazdaságból és a megtermelt jövedelem (profit) csak egy része forgatódik vissza. Más oldalról a multinacionális cégek itt-tartása, a munkahelyek megőrzése céljából adókedvezményekben, munkaerő-alkalmazási támogatásokban és a multinacionális cégeknek tett egyéb kedvezményekben (pl. infrastrukturális fejlesztések, útépités, ipari park fejlesztés, stb.) rejlő költségek jelentős terhet rónak az adott ország gazdaságára.

Ma már sokkal nagyobb kiaknázatlan lehetőség kínálkozik a regionális szintű, kis- és közepes vállalkozásokra és erejükre épülő regionális együttműködésekben. Ehhez azonban fel kell tárni az adott térség erősségeit és a megfelelő kapcsolatokat, együttműködési lehetőségek kihasználásával, a piaci kilátások feltárásával a kölcsönös együttműködésre építve kell létrehozni a gazdasági javakat előállító, munkahelyeket és termelő egységeket.

Különös jelentősége van az *innovációnak* a térségben. Az innovációt olyan eszköznek kell tekinteni, amelynek segítségével megnyílhat az út a fejletlen régiók számára a fejlett régiókhoz való gyors felzárkózáshoz. Nem a fejlett nyugati régiók eredményeit kell másolni, hanem saját feltételeiket figyelembe véve saját lehetőségeikre és erőforrásaikra támaszkodva kell termékszerkezetüket kialakítani és adottságaikat kell a globális gazdaság versenykihívásaihoz igazítani. (Horváth [2001])

Az adott régióban rendelkezésre álló szabad munkaerő kapacitásokat, tudásbázist (*know-how*) összekapcsolva (fejlesztve) a szomszédos térségekben jelenlévő nyersanyag-forrásokkal, meglévő, vagy potenciális beszállítói, vagy ipari kapacitásokkal, logisztikai elosztó helyekkel, a létező, csak az együttműködés hiányában ki nem használt lehetőségek olyan versenyképes helyi gazdasági potenciált eredményezhetnek, amelyekre támaszkodva a térség vállalatai eredményesen szállnak harcba a helyi, specifikus regionális piacok meghódítása érdekében.

A helyi és a regionális szint a legalkalmasabb arra, hogy a helyi termelő, szolgáltató tevékenységet végző vállalatok együttműködjenek, és számukra a nemzetközi együttműködésből adódó – és a határok megnyitásával új lehetőségeket eredményező

– külső erőforrásokat hatékonyan használják fel. Ehhez azonban Magyarországot a közlekedési kapcsolatok kiépítésével szervesen be kell illeszteni a környező térségek közlekedési-gazdasági rendszerébe.

A környező térségek összekapcsolásával operáló, az egyes térségek erősségeit, lehetőségeit kihasználó együttműködések csak hatékony és szervesen összekapcsolt megfelelő hierarchikus rendben működő konfliktusmentes közlekedési hálózatok segítségével képzelhetők el. Mit is kell ehhez tenni?

Interregionális kapcsolatok erősítése

Véleményem szerint – a jórészt EU forrásokból finanszírozott kelet-nyugati kapcsolatokkal párhuzamosan – egyrészt ki kell építeni a kelet-közép-európai országokkal való szerves együttműködéshez nélkülözhetetlen észak-déli fő irányú gyorsforgalmi kapcsolatokat (autópálya, autóút, megfelelő minőségű vasútvonal). Másrészt meg kell vizsgálni Magyarország történelmi hagyományaiból adódó, szervesen kialakított, de az elmúlt évszázadban mesterségesen megszakított, vagy szüneteltetett gazdasági-társadalmi kapcsolatok újjáépítésének lehetőségét.

A közlekedési beruházások megvalósításának mérlegelésekor nem elsősorban az EU által szorgalmazott, a projektre szűken értelmezett költség-haszon elemzési módszert kellene tekintetbe venni, hanem – például – az 6. fejezetben részletezett „helyzetpotenciál” módszert alkalmazni. Ezzel a módszerrel, vagy ennek módosított, továbbfejlesztett változatával fel kell tárni az adott térségre, annak gazdasági központjára vonatkozóan a környező területeken jelentkező potenciális lehetőségeket, és az együttműködések reményében – megalapozó vizsgálatokra építve – kellene kiépíteni az adott térség helyzetpotenciáljában a legnagyobb potenciális változást előidéző közlekedési kapcsolatokat.

Az 6. fejezetben megemlített – és röviden bemutatott – költség-haszon elemzési módszerek tulajdonsága, hogy jellemzően egy-egy projekt megtérülését, pozitív-negatív hatását igyekeznek számításba venni. (lásd ennek továbbfejlesztésére tett kísérletek, pl. az EU által kezdeményezett HEATCO vizsgálat eredményeit a 6. fejezetben hivatkozva).

Egy-egy fejlesztés hasznosságának megítélése csak gazdaságfejlesztési, térségi gazdasági hatékonyság-értékelési, térségfejlesztési és közlekedésfejlesztési-stratégiai szempontból egységesen, komplexen értelmezhető. Az egyszerre, közel egy időszakban végrehajtott projekt-beruházások hatásai egymástól nem választhatóak el, azok értékelése szükségképpen egymással, és az adott térségben hozott egyéb közlekedési gazdasági intézkedésekkel egységesen ítélni lehet. Minden egyes kizárólagosan a projektre fókuszáló, projektre vonatkoztatott hatékonyságelemzés szükségképpen feltételezéseken alapul, becsli a közlekedési, szállítási, forgalmi igényeket, feltételez valamilyen gazdasági, társadalmi, közlekedési helyzetet és jövőbeni igényeket, majd a fejlesztéssel ennek az igénynek (keresletnek) igyekszik megfelelni. Ez a módszer azonban néhány esetben félrevezető eredményre vezethet.

Ha a vizsgálatok csak projekt-szinten történnek, az egyes projektekre vonatkozott vizsgálatoknak nincs – még a *projekttel* kapcsolatos az externális hatásokat figyelembe vevő vizsgálatoknak sincs – lehetőségük a *térségre jellemző gazdasági stratégiai intézkedések komplex számításba vételére*. Például egy nagy forgalmú főúthálózati szakaszon egy olyan hatékonyak tűnő közúti-fejlesztés, mint a közutat keresztező szintbeni közúti-vasúti kereszteződés különszintű kiváltásának projekt léptékű költség-haszon elemzése [de valószínűleg többkritériumos elemzése (MCA vizsgálat) is] egyértelmű pozitív eredményként fogja kimutatni mind a közút, mind a vasút szempontjából – sőt a környezeti szempontok szerint is (álló gépjárművek károsanyag kibocsátása stb.) a projekt hatásait. Ezzel szemben, ha a vasúti mellékvonalat a projekt kivitelezésének időszakában, vagy az azt követő néhány évben megszüntetik, vagy a közlekedést rajta *szüneteltetik*, akkor a fejlesztés hiába való volta szintén egyértelművé válik. Ezt a jelenséget azonban a projekt szintű vizsgálatok – információ hiányában – nem képesek kimutatni.

Ugyanilyen problémaként lehet számításba venni az egymástól szinte függetlenül, sok esetben párhuzamosan folyó közúti-vasúti, vagy párhuzamos autópálya-főúti fejlesztéseket. Ezen projektek *projekt szintű költség-haszon elemzése* az adott szakaszon a hiányzó kapcsolatból származó forgalmi, közlekedési igényt feltételez, és ennek figyelembe vételével kalkulálja a pozitív hatásokat. Azonban ha ezt a *keresletet* egy párhuzamos fejlesztéssel létrehozott másik közlekedési ág kiszolgálja,

akkor a pozitív hatások elmaradnak/csökkennek, és a beruházás nagy valószínűséggel negatív megtérülési mutatót eredményez.

A projektekre vonatkoztatott költség-haszon eljárások jelentősége természetesen nem kérdőjelezhető meg, azonban a közlekedési stratégiából levezethető szándékok ismerete nélkül – véleményem szerint – ezek az eljárások korlátozottan alkalmazhatóak. A projektekről hozott döntéseket a költség-haszon elemzési és az egyéb (pl. társadalmi, politikai) szempontok figyelembe vétele mellett a komplex térségi fejlesztést tartalmazó programok szem előtt tartása mellett lehet csak meghozni (*Pálfalvi* [2007]). A projektekre vonatkoztatott költség haszon eljárások e tekintetben – ha még oly alaposan készültek is – projektekről hozott döntések megalkotásában csak korlátozottan használhatóak.

A közlekedési beruházások hatékonyságát nem szabad/nem lehet csak a projekt szinten értékelni, hanem azt térségi szinten, a térségre vonatkoztatott közlekedési és gazdasági stratégiák ismeretében kell vizsgálni. Ehhez adhat támpontot, egyfajta eszközt az 5. fejezetben ismertetett „helyzetpotenciál” módszer, vagy annak kiegészített, továbbfejlesztett változata.

A helyzetpotenciál módszerével az adott terület, gazdasági, vagy társadalmi központ gazdasági jelentősége térképezhető fel a szomszédos, közlekedéssel jól elérhető, megfelelő földrajzi közelben lévő gazdasági központok függvényében. Egyértelmű, hogy egy-egy térség gazdasági lehetőségeit mindenképpen megnöveli a közelben lévő, együttműködésre kész és hajlandó, egyéb potenciális lehetőségekkel (nyersanyag, tudás, munkaerő, stb.) rendelkező központok jelenléte, elérhetősége.

Így például Győr tekintetében meg kell vizsgálni a szomszédos területek nagyvárosok közelségéből, elérhetőségéből adódó potenciális előnyöket, megvizsgálva Bécs (Wien)-Pozsony (Bratislava)-Nyitra (Nitra) sokszög együttműködéséből, gazdasági erejének egyesítéséből származó lehetséges előnyöket. Ezek kiaknázására csak megfelelő minőségű közlekedési kapcsolatok rendelkezésére állása esetén van lehetőség. Hasonlóképpen vegyük végig a kapcsolati lehetőségeket északon, keleten, délen és nyugaton (lásd 5/4 ábra).

Ezek a területek, városok hajdan közlekedési kapcsolatokkal (vasútvonallal, úthálózattal) ellátottak, összekapcsoltak voltak, közöttük élénk gazdasági kapcsolatok működtek. A Schengeni Egyezmény életbe lépésével a határátlépés a szomszédos országok tekintetében gyakorlatilag észrevehetetlenné válik, így a közlekedési kapcsolatok, és a közlekedési létesítmények tulajdonságai, kapacitásai lesznek a meghatározóak.

Régió belüli kapcsolatok erősítése, régióhatárokon az elszigeteltség oldása

Nem csak a nagyvárosok, gazdasági központok közötti kapcsolatok javítására van szükség, hanem régiók területei elszigeteltségének oldására is. A határok okozta elválasztó hatások eredményeképpen megszűnő, vagy igen korlátozott számban rendelkezésre álló – a határokon átvezető – közlekedési kapcsolatok komoly nehézségeket okoznak a periférián élő, dolgozó embereknek, és komolyan veszélyeztetik, hátráltatják a régió gazdasági potenciálját, lehetőségeit.

További probléma, hogy a megfelelő úthálózat, (összekötő utak hiánya), illetve a burkolatlan utak relatíve magas aránya miatt Magyarország (regionális) közúti hálózatának sűrűsége *a népsűrűség, és a vasúti hálózatok sűrűségének függvényében* – a nyugati országokhoz képest – viszonylag alacsony. (Pálfalvi [2006] p. 255.)

Molnár L. A. cikkében az osztrák-magyar határon lévő kistérség faluinak helyzetére, ellentmondásos közlekedési viszonyaira hívja fel a figyelmet. A megnevezett falu (Szentpéterfa) határában húzódó határvonal ellehetetleníti a falu szerves működését, hiszen a szomszédos földek, határral elválasztott szomszédos falvak megközelíthetősége lehetetlenné vált, évszázados hagyományokat, családokat, tradicionális gazdasági-társadalmi kapcsolatokat elvágva. Az adott térség problémáin, ellentmondásian túl most elsősorban a jelenség kell, hogy figyelemfelhívó legyen. Amíg a Schengeni Egyezmény életbe nem lép, addig a határátlépés adminisztratív nehézségei okoznak feloldhatatlan konfliktusokat. Azonban azáltal, hogy a Schengeni Egyezmény értelmében a határátkelés akadálytalan adminisztratív módja kézzelfoghatóvá válik, máris a közlekedési lehetőségek hiánya, megszakadt közlekedési kapcsolatok, elhanyagolt, elpusztult közlekedési létesítmények (hidak, vasútvonalak) jelentik a legnagyobb (fizikai) akadályt. (Molnár L. A. [2005])

Hasonló határ menti problémákra, a határ elválasztó hatásainak és a közlekedési infrastruktúra hiányosságaiból adódó, a kapcsolatokat alapvetően meghatározó (torzító) ellentmondásokra hívja fel a figyelmet *Éger György* tanulmányában mind keleti, mind nyugati irányú határ menti kapcsolatokban. (*Éger* [2000])

A magyar kormány 2002. decemberében határozatot hozott arról, hogy a jövőbeni schengeni belső határszakaszokon mely – ma még – határon átnyúló utak, hidak kerüljenek megújításra műszaki, közlekedéstechnikai, jogi, ökológiai szempontok alapján. (2365/2002 (XII. 13.) Korm. határozat). A kormányhatározat nyomán az UKIG feltáró tanulmányt készítettett (*Tetthely* [2004/a]), melyben részletesen számba vette a szlovén, osztrák, és szlovák határszakaszon a településeket, és azok közúti kapcsolatait. Ugyanezek a vizsgálatok még abban az évben elkészültek az EU külső határát jelentő határszakaszokra is. (*Tetthely* [2004/b]). Ezzel párhuzamosan a *Főmterv Zrt* is készített több (folytatólagos) tanulmányt az Ipoly folyó elválasztó hatásának oldása érdekében szükséges hídépítési, hídfelújítási feladatokról. (*Főmterv* [2005]). Ezek az alapvetően műszaki jellegű tanulmányok olyan megalapozó vizsgálatok, melyek – bár nem teljes körűek – megfelelő kiindulási alapot adhatnak a régiók határmenti közlekedési hiányosságainak felszámolásához.

(*Molnár L. A.* [2005])

Áttanulmányozva a GKM által a közelmúltban elkészített EKFS-t (Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia) megállapítható, hogy a stratégia ilyen kontextusban nem tekint ki az országhatáron túlra és semmilyen ezzel kapcsolatos feladatra, intézkedésre nem tér ki. Általánosságban elmondható, hogy a stratégia a Páneurópai közlekedési hálózat, és a TEN hálózat *magyarországi szakaszainak* fejlesztését tartja elsődleges fontosságúnak, és nem tartalmaz semmiféle kitekintést a határon túli kapcsolatokra-kapcsolódási pontokra, térségi fejlesztési igényekre, szükségletekre vonatkozóan. A schengeni határok megszűnésével kapcsolatban egyedül a SWOT analízis foglalkozik, és mint *pozitív lehetőséget* jelöli meg a határok megszűnését a régiók közlekedési kapcsolatainak fejlődésében. Érdeemes lenne az előbb említett megalapozó vizsgálatokra épülő, a legfontosabb fejlesztéseket tartalmazó ütemezett intézkedési tervet készíteni, és a lehetséges határon átnyúló térségi közlekedési kapcsolatok gazdasági jelentőségét megvizsgálni. (*GKM* [2007/c])

Érdemes lenne a szakmühelyek által elkészített tanulmányok eredményeit a koncepció-alkotásban és jövőre vonatkozó közlekedésfejlesztési stratégiában jobban megjeleníteni. Meglátásom szerint *2008. januári 1-vel a Schengeni Egyezmény életbe lépésével párhuzamosan* a közlekedésfejlesztési szakembereknek a térségi jellemzőket (településszerkezet, domborzat, vízrajz) figyelembe vevő, a határokat csak jelképesen ábrázoló közlekedési térképek alapján kellene dolgozniuk, hiszen a közlekedési hálózatok kialakításánál a határok már csak adminisztratív, és finanszírozási határokat fognak jelenteni, melynek részleteit (vonalvezetés, keresztmetszet, ütemezés) szakértői szinten kell a szomszédos országok képviselőivel egyeztetni. (Lásd 5/5 ábra.)

Emellett természetesen a kapcsolódó hálózatokon figyelembe kell venni a meglévő és a jövőbeni igényeket figyelembe vevő forgalmi kapcsolatokat, és a határátkelő helyen jelentkező forgalmi intenzitásokat is. (Lásd 5/6 és 5/7 ábrák.)

Az Európai Unióhoz csatlakozásunk *negyedik évébe lépve*, és a *Schengeni Egyezmény életbe lépése előtt közvetlenül* igen hátrányosnak tekinthető, hogy a közlekedésfejlesztési tervekben csak igen korlátozottan jelenik meg a határon átnyúló kapcsolatok térségi fejlesztési szükséglete, és ennek gazdaságpolitikai jelentősége sem kapja meg a szükséges figyelmet. Közlekedésfejlesztési terveink, a stratégiában megjelenő ábrák (lásd például a Közlekedési Operatív Programban vagy az EKFS-ben „Az országos közúthálózat 2007-2013. fejlesztési és rekonstrukciós feladatai” c. térképet 5/8 ábra) Magyarországot egy a „tenger közepén lévő szigetként” ábrázolja, a szomszédos országok kapcsolódó közlekedési hálózata nélkül. Véleményem szerint ma már a határok átjárhatóságának következtében közlekedési hálózatainkat a szomszédos területekkel együtt célszerű ábrázolni, feltüntetve az – országon kívüli – alternatív közlekedési szakaszokat, módokat, melyek a gyakorlatban szervesen, valódi alternatív eljutási lehetőségeket kínálva együtt dolgozó rendszerként működnek, melyekkel a hazai közlekedési rendszer fejlesztéséről hozott döntéseknél célszerű számolni, célszerű figyelembe venni.

Nemzeti kormányzati feladatok a régiók pozíciójának erősítésében

Véleményem szerint a központi kormányzat megfelelő aktivitással sokat tehet a régiók potenciális lehetőségeinek erősítésében. Mindenek előtt a szomszédos

országokkal, kapcsolatban fennálló „ideológia korlátokat” kell legyőzni, ahogyan azt a 2. fejezetben bemutattam. Itt mindenekelőtt a – főleg történelmi, politikai okokra visszavezethető – nehézkes egyeztetési, kapcsolattartási folyamatokra, a ritka, hézagos szakmai kapcsolatokra, a konkrét projektekkel kapcsolatos minisztériumi egyeztetések hiányára szeretnék utalni.

A kormányoknak aktív és józan politikával a megbékélés és az együttműködés érdekében hathatós lépéseket kell tenniük, mert ennek keretén belül erősíthető a gazdasági együttműködés. A nemzeti kormányoktól várható egyik ilyen lépés a közös érdekek, a domborzati és egyéb térségi peremfeltételek mentén megalkotott közlekedési hálózatokról való józan megegyezés létrehozása, és a megvalósítás érdekében hozott közös nemzeti (anyagi) áldozatok vállalása.

Az Európai Unió közösségi céljainak és a Schengeni Egyezményben foglaltak mindennapos gyakorlatává válásával fel kell ismernünk, hogy a jövőben már nem nemzetközi egyezményekben, külügyminisztériumi egyeztetéssel kell a határátkelőhelyeket és a határmetszéspontokat meghatározni, hanem szakmai szinten, szakminisztériumi tisztviselők szintjén folytatott egyeztetésekkel, szakmai és gazdasági alapra helyezve kell Kelet-Közép-Európa közlekedési hálózatát megalkotni, a nemzetek közötti együttműködés alapján egyeztetett ütemezés szerint fejleszteni. A megegyezésen kívül helyi és nemzetközi szintről egyaránt ösztönözni kell a szomszédos országok kormányait arra, hogy közös koncepció, térségi közlekedési hálózati vizsgálatok készüljenek. Ebben a tekintetben az Európai Unió példaértékű segítségnyújtást tud nyújtani, akár a TEN programon, akár a határ menti programjain, akár közvetlen műszaki segítségnyújtáson keresztül. (*Technical Assistance*, pl. EIB, JASPERS).

A határon átnyúló együttműködések lehetséges formáit elemzi *Balázs Péter* cikkében, elsősorban a Phare CBC programok tapasztalatára építve:

A határmenti régiók lehetséges együttműködési formái:

1. A két régióban együttesen ún. *tükörprogramot lehet kialakítani*, tehát valamilyen fejlesztést elvégeznek a határ egyik oldalán, és ezt végrehajtják a másik oldalon is. Ennek kézenfekvő módja lehet pl. a kerékpárutak fejlesztése.

2. A fejlesztési programok egyeztetése: Ebben az esetben mindkét régió saját fejlesztési programját hajtja végre, de azok valamiképpen összefüggenek, egymást kiegészítik, együttműködnek.
3. A harmadik terület, amikor strukturális pénzügyi együttműködés keretében közös projektet hajtanak végre a határ két oldalán (pl. hídépítés).

(Balázs [2000/b])

Amennyiben a nemzeti kormányok nem tesznek proaktív, egymás felé kezdet nyújtó, együttműködésre törekvő lépéseket, úgy a közös erőfeszítések eredménytelenek maradnak, sőt a dolgok értelmezése a napi politikai csatározások és a média rosszindulatú megvilágításában fog visszaköszönni. Lásd például a *Respekt* című cseh liberális hetilap 2007. év júliusi, 28. heti cikkét, mely szerint „Szlovákia és Magyarország csatlakozásával a schengeni övezethez Pozsony a gyakorlatban elveszíti a magyarok lakta déli területeit”¹⁴ Ez a megközelítés pedig nemcsak a történelmi, politikai gyökerű negatív, szélsőséges ideológiai folyamatok kiterjedése miatt káros, hanem súlyosan hátráltatja az egyébként a hétköznapi szintjén együttműködésre törekvő, közös boldogulást kereső lakosság életminőségét, életszínvonalát.

A magyarországi határközeli kormányzati fejlesztési elképzelések és azok összehangolása a szomszédos országokkal

Molnár László Aurél megközelítése alapján a jól strukturált hálózatnak három fő jellemzőjét kell megemlíteni:

- szükséges a gerinc hálózat megfelelő hálózati kialakítása
- a gerinchálózathoz az érrendszerhez vagy a fakoronához hasonlóan hierarchikusan kell, hogy csatlakozzanak az alsóbbrendű hálózati elemek
- a gerinchálózati elemek kapacitásához igazodva az adott hálózati szintnek megfelelő kapacitással szükséges az alsóbb rendű hálózati elemek csatlakoztatása.

Hangsúlyozni kell, hogy a három feltétel szoros egységet képez: a hálózatok térségi elosztó szerepe csak így biztosítható. A következőkben a hálózatok bemutatásához felhasználtam *Molnár László Aurél* munkáit (*Molnár L. A. [2007/a]*).

¹⁴ Hivatkozás: Új szó online, <http://uj szo.com/clanok.asp?cl=191902> , 2007. július 10.

Makro szintű hálózatok

A Magyarország területét érintő makro szintű térszerkezet kialakításához a Helsinki IV. és V. közlekedési folyosó vonalán húzódó közúti pályák, autópályák kiépítése folyamatban van, a kapacitási-forgalmi igényeket figyelembe véve elmondható, hogy az M1, M3, M5, M7 autópályák EU által is szorgalmazott szakaszainak kiépítésével az országon áthúzódó közúti „andrásskereszt” rendelkezésre áll. Kevesebb figyelem jut ugyanakkor a térségi, kelet-közép-európai kapcsolatokat jobban meghatározó észak-déli és kelet-nyugati irányok fejlesztésére. A brit zászló (*Union Jack*) függőleges és vízszintes (angol) keresztjét megmintázó észak-déli fő vonalak az M6-M2 pályáknak megfelelő Zsolna(Zilina) – Zólyom(Zvolen) – Léva(Levice) – Vác – Budapest – Pécs – Eszék(Osijek) vonal, (alternatívája egy M100 - M6 új nyomvonal) és a Szentgotthárd – Veszprém – Dunaújváros – Szolnok – Nagyvárad (Oradea) vonalon haladó M8-M4 vonal a frissen átadott dunaújvárosi híddal.

A korábbi gyűrűs sugaras szerkezetet ma már át kell alakítani, az átjárhatóságot és a térszerkezeti szempontokat jobban képviselő térbeli rácsszerkezetté. (Lásd 5/9 ábra, vaktérkép). *Fleischer Tamás* alternatívát is javasol a távlati gyorsforgalmi úthálózat jövőbeni kialakítására (lásd 5/10 ábra). (*Fleischer* [2003]). A magyarországi Budapest központra épülő gyűrűs sugaras szerkezet helyett egy a követelményeknek, igényeknek jobban megfelelő térbeli rácsszerkezet közúthálózati kialakítása célszerű. (Lásd *Fleischer* [2001], *Fleischer* [2004]). Ennek főbb vonalai:

Függőleges, észak-déli vonalak:

1. Zsolna(Zilina)-Pozsony(Bratislava)-Szombathely-Nagykanizsa-Belovár vonal
2. Zsolna(Zilina)-Zólyom(Zvolen)-Léva(Levice)-Vác-Budapest-Pécs-Eszék(Osijek) vonal
3. Nagyvárad(Oradea)-Arad-Temesvár(Timisoara)-Versec vagy Kassa(Kosice)-Nyíregyháza-Debrecen-Békéscsaba-Arad-Temesvár(Timisoara)

A lehetséges kelet-nyugati vonalak:

1. A IV. és V. Helsinki folyosóból összetevődő Bécs(Wien)-Budapest-Ungvár(Uzgorod) vonal
2. Az említett távlati M8, és M4 útból összetevődő Szentgotthárd-Veszprém-Dunaújváros-Szolnok- Nagyvárád(Oradea) (távlati M9) vonal.
3. Nagykanizsa-Szekszárd-Szeged-Arad vonal

Az említett, vázolt rácsos térszerkezeti kialakítás jobban szolgálja a városok összekapcsolásából és az elérhetőségből fakadó igényeket, mint a kiemelt központokhoz kapcsolódó gyűrűs, sugaras szerkezet (5/9 ábra).

Mikro szintű hálózatok

A magyarországi közlekedési hálózatok fejlesztésénél és az azt meghatározó közlekedési fejlesztési stratégia kialakításakor egyre inkább a térségekkel, a városi, települési térszerkezetet meghatározó jellemzőivel kell foglalkozni, és a domborzati, települési adottságokból kell kiindulni. A hálózatok megalkotásakor az országhatárokon túl nyúlva a szomszédos országok szándékait, fejlesztési igényeit figyelembe véve, az aktív kooperációra építve kell kialakítani a hálózatot, melyben az országhatárok elválasztó szerepe egyre kisebb jelentőséggel bír.

A következőkben a területi és időbeli korlátok szorításában nem térek ki a szomszédos országokkal kapcsolatos hálózatfejlesztési szempontok részleteire, – annál inkább, mert ezt *Molnár László Aurél* cikkében részletesen taglalja, (lásd *Molnár L. A.* [2007/a]), valamint ezek vizsgálata megtalálható a *Tetthely* tanulmányában (*Tetthely* [2004/a] és *Tetthely* [2004/b]) – hanem táblázatos formában, és térképi megjelenítéssel adok röviden számot a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban a hálózatok harmonizálásával kapcsolatos központi elképzelésekről (Lásd 5/11 - 5/25 ábrák).

A közúti fejlesztéseken túl érdemes lenne a határon átnyúló vasúti fejlesztési igényeket is számításba venni. Ez azonban az EU vasút-barát törekvése ellenére kérdéses, mert vasúti személyszállítási és áruforgalmi igények is az elmúlt években csökkenő tendenciát mutatnak. Ezzel párhuzamosan a GKM a vasútvonalak

racionalizálása érdekében számos mellékvonal *ideiglenes szüneteltetése mellett döntött*, és a vasúti fővonalak fejlesztésére koncentrált. Eme tendenciák, így az átalakulóban lévő vasúti közlekedés ismeretében nem vállalkozhattam arra, hogy megalapozott vizsgálatokat végezzek a regionális, határon átnyúló vasútvonalak létjogosultságát illetően.

Mindazonáltal említést érdemel, hogy az 5/26 ábrán, a potenciális határon átnyúló kapcsolatok szempontjából jelentős települések között az I. világháborút lezáró békeszerződések előtt sok esetben kiépített vasútvonalak működtek, melyek infrastrukturális alaplétesítményei: nyomvonalak, töltések, a mai napig biztosítottak. (5/26 ábra). (Erdősi [2006/a] Erdősi [2006/b])

Érdemes lenne a helyzetpotenciál módszerét itt is alkalmazva a fentiekben megemlített – határmenti közúti átkelési – vizsgálatához hasonlóan megvizsgálni, hogy a tradicionális, mai napig erős gazdasági potenciállal bíró gazdasági központok közötti vasútvonalak felújításával – viszonylag kis költséggel – vasúti kapcsolatot teremtve nem lehet-e a térségi potenciált emelő, a helyi meglévő potenciális lehetőségeket kihasználó (nyersanyag, munkaerő, technológia) gazdaságélénkítő hatást elérni. A javasolt vizsgálatnak együtt kellene számításba vennie a működő vasútvonalakat, az ezeken folyó akkori áru és személyforgalmat, a térszerkezeti jellemzőket, az akkori térségi termelési munkamegosztást, és a jelenlegi helyzetet, valamint a potenciális lehetőségeket számításba vevő vizsgálatnál kellene helyzetképet alkotnia a vasútvonalak helyreállításának lehetséges költségeiről, és térszerkezeti együttműködésben kimutatható lehetséges előnyeiről.

A regionális víziközlekedésben, és a regionális légiközlekedésben lévő – nem elhanyagolható, de volumenét tekintve a vasúti és közúti közlekedéshez képest egyelőre kevésbé jelentős – lehetőségek tekintetbe vételétől jelen dolgozatban a terjedelmi korlátok, és gazdasági, társadalmi, kulturális fejlődést segítő viszonylag kisebb jelentőségük miatt eltekintek.

A GKM által felvázolt határmenti együttműködésre épülő gerinchálózat kialakításán túl szükség van a kistérségi kapcsolatok újbóli vizsgálatával történő feltárására, és a szükséges kapcsolatok felújítására. Ehhez a korábban említett *Főmterv Zrt.*, és *Tethely Kft.* által készített vizsgálatához hasonlóan a többi határszakaszra is el kell

végezni a térségi-kapcsolati (*gazdasági*) vizsgálatokat. A fejlesztésekről hozott döntésekben – véleményem szerint – érdemes lenne a „helyzetpotenciál” (lásd 6. fejezet) módszert alkalmazni, megállapítva azt, hogy a jelenkori körülmények között hol, milyen beavatkozással lehet, érdemes egy adott terület helyzetpotenciálját – pontosan a szomszédos, szintén erőforrásokkal rendelkező központokkal való kapcsolat kialakítása révén kedvezőbb gazdasági helyzetbe hozni. Ehhez természetesen a korábbi fejezetekben több alkalommal megemlített – a lehetőségeket feltáró – megalapozó vizsgálatokra, és az annak alapján kialakított koncepciókra, stratégiára van szükség. Ehhez hasonló vizsgálat, kezdeményezés történik a „Logisztika zászlóshajó program” keretein belül Záhony térségében, ahol az ukrán-magyar meglévő vasúti infrastruktúra létesítményekre építve, és a hagyományos kapcsolatokat felélénkítve a lehetőségeket megvizsgáló és arra építő logisztikai fejlesztési elképzelés körvonalazódik.

Mindenesetre véleményem szerint a térségi közlekedési hálózati tervek kialakításakor a határokon átnyúló, a külső kapcsolatokat is figyelembe vevő szemléletű tervezésre van szükség. Az elmúlt időszakban a hálózati tervezések az országon belüli hálózati, forgalmi problémák megoldására koncentráltak, és kevésbé vették figyelembe a fentiekben vázolt térszerkezeti, térségi koncepció alkotást. Igaz volt ez az EU támogatásra épülő új Közlekedési Operatív Program megalkotására is. Meglátásom szerint a Schengeni Egyezmény életbe lépése után az új szemléletnek megfelelően az érintett határszakaszokon a határvonalak feltüntetése a térképeken jobbára jelképes kell legyen, hiszen ennél sokkal meghatározóbb az adott térszerkezeti modell, és a városi települési szerkezetből levezethető komplex forgalmi igény, amelyet visszaható módon nagyban meghatároz a rendelkezésre álló – határokon átvívelő – közlekedési kapcsolatok mennyisége és minősége.

Javaslatként szeretném megfogalmazni, hogy a határon átvívelő kapcsolatok újragondolása során a költség-haszon szempontok figyelembe vételekor mindenképpen érdemes tekintetbe venni a költség-haszon vizsgálat, és a több kritériumos – projektre vonatkoztatott – elemzés (CBA, és MCA) mellett a *helyzetpotenciál módszer* átdolgozott, a rendelkezésre álló statisztikai adatok függvényében alkalmassá tett változatát, amely segítséget nyújthat a határ két oldalán

lévő, erős gazdasági potenciállal rendelkező települések közötti kapcsolatok élénkítésében rejlő lehetőségek kihasználásában.

A Közlekedési Operatív Program tervezésekor, majd később, a programba illeszthető kiemelt projektek kiválasztásakor is erősen érzékelhető volt a régiók aktív közreműködése a programalkotásban, és részvétel igénye a térségüket meghatározó közlekedési hálózati rendszer kialakításáról hozott döntések meghozatalában. A régiók az új EU tervezési időszak Regionális Operatív Programjaival kapcsolatban általában kész közlekedésfejlesztési koncepcióval rendelkeztek és elképzeléseiket egyrészt a regionális operatív programokban, másrészt a központi Közlekedési Operatív Programban, harmadrészt a területüket érintő interregionális együttműködésekben keresztül (pl. Eurorégiók) szeretnék érvényesíteni.

Mindez azt mutatja, hogy a régiók az országos és a térségi közlekedésfejlesztési tervek megalkotásában, és intézkedések meghozatalában egyre nagyobb jelentőséggel bírnak. Véleményüket, észrevételeiket a központilag koordinált közlekedésfejlesztési döntésekben egyre inkább figyelembe kell venni, már csak azért is, mert egyrészt a térségi igényeket jobban ismerik, másrészt az EU koncepciója is a kormányzati döntések felől a regionális közigazgatás, a szubszidiáris döntéshozatal, és a határon átnyúló területi-térségi együttműködés irányában jelöli meg a jövőben erősítendő tendenciaként. Természetesen a jövőben is világos különbséget, elhatárolást kell tenni a regionális szempontoknak megfelelő fejlesztések, és az országos hálózatok egységes kialakítását célzó fejlesztések között. A két – egymásra épülő – szint között megfelelő koordinációt kell végezni.

Tehát a régiók közlekedési hálózatfejlesztésben való részvételére már ma is nagy az igény, ugyanakkor a régiók közötti együttműködést, a régiók közötti koncepciók összehangolását a jövőben erősíteni kell. Az országos hálózatfejlesztési tervek megalkotása és a központi közlekedésfejlesztési intézkedések összehangolása érdekében mindenképpen szükség lesz egy erős, szakmai alapon működő a régiókkal megfelelő kapcsolatot tartani képes közigazgatási szervezetre, amely az igényeket összehangolva, a szükséges tanulmányokat, terveket elkészítve tudja összehangolni a régiók fejlesztési elképzeléseit, és kiszolgálni a központi kormányzati döntéshozók igényeit (lásd 8. fejezet).

6. A STRATÉGIÁKBAN MEGFOGALMAZOTT FELADATOK MEGVALÓSÍTHATÓSÁGA ÉS ÉRTÉKELÉSI MÓDSZEREI – A KÖLTSÉG-HASZON ELEMZÉS MÓDSZERE

6.1. A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI INTÉZKEDÉSEK GAZDASÁGI HATÁSAINAK SZÁMBAVÉTELE

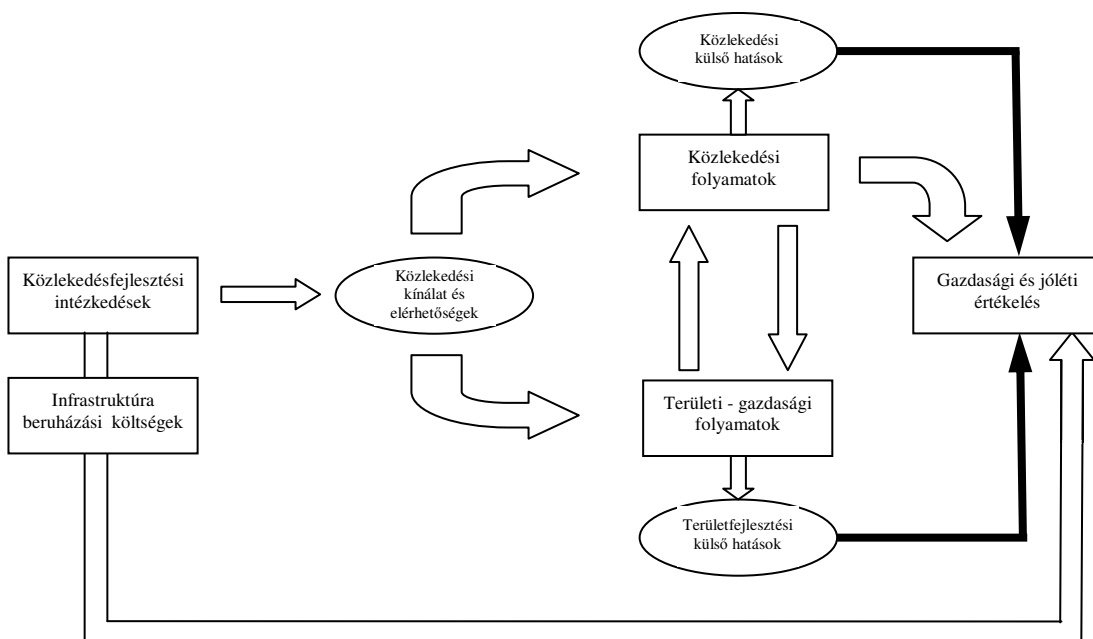
Az infrastruktúra fejlesztése mind a gazdaságpolitika, mind a közlekedéspolitika stratégiai kulcseleme. Ma a közlekedéspolitika azon alapvető célján túlmenően, hogy a különböző tevékenységi helyek közötti elérhetőség és szabad helyváltoztatás biztosításával igyekszik a társadalmi-gazdasági élet jelenlegi működését mind jobban kiszolgálni, egyre inkább – az alapvető termelési-szállítási adottságok biztosítása révén, valamint a transznacionális vállalatok telephely választásának egyik legfontosabb tényezőjeként – területi tökevonzó képességével maga is önálló, gazdaságpolitikát közvetlenül befolyásoló eszközzé válik. Ezért ma már a közlekedésfejlesztésekről meghozott döntéseknél nem csak a forgalmi, áruszállítási, közlekedési igényeket kell nagyon jól meghatározni (forgalmi, hálózati vizsgálatok), hanem a közlekedésfejlesztési intézkedések gazdasági térségfejlesztő pozitív vagy negatív hatásával is számolni kell.

A közlekedési hálózatok fejlesztésének ezen hatása egyrészt nagy felelősséget ró a közlekedéspolitikát és közlekedési stratégiát megalkotó szakemberekre és a döntést hozó politikusokra, de ugyanakkor hatékony eszközt is teremt a gazdasági folyamatok, tőke áramlás és tőkeinvestíció terelése, térségi szerkezetének alakítása terén. Átgondolt, közlekedésfejlesztési hálózati program végrehajtásával a tőke letelepedését, a térség gazdasági aktivitását, és *a térség helyzetpotenciálját* jelentősen befolyásolni lehet. Az egyes közlekedési projekteket értékelő költség-haszon elemzések jelentősége egyrészt megnő, másrészt a költség-haszon elemzési vizsgálatokat sokkal összetettebben, a térségi hatások számbavételével együtt kell elvégezni (Lásd 6/1 ábra). (Monigl [2005])

A területi gazdaságfejlesztési folyamatok és hatások modellezése

Az országos közlekedési hálózatok fejlesztésénél, tervezésénél egyrészt figyelembe kell venni a történelmi-politikai körülményekből adódó közlekedési és gazdasági helyzet, a gazdálkodási környezet és ezzel párhuzamosan a közlekedési igények megváltozását, másrészt a közlekedési igények többmódú kielégítésének figyelembe

vételekor minden eddiginél nagyobb hangsúlyt kell fektetni a környezeti terhelésre, és a projektek által generált közvetett és közvetlen társadalmi gazdasági hatásokra.



6/1 ábra: A közlekedési és területi-gazdasági folyamatok együttes figyelembe vétele
forrás: Monigl [2005] alapján a szerző szerkesztése

Tekintettel arra, hogy a közlekedési hálózatok – a hálózatiság természetéből eredő külső és belső kölcsönhatások miatt – egy összetett és összefüggő szerves rendszert alkotnak, így azok tervezését és gazdasági értékelését sem lehet rész egységek, intuitív alapon kiragadott hálózati elemek vizsgálatával megalapozni.

A közlekedési hálózatok fejlesztéséről hozott döntések, és az ennek alapján végrehajtott intézkedések egyfelől közvetlenül befolyásolják a közlekedők utazási, szállítási döntéseit, a szállítási, közlekedési útvonalak és eszközök megválasztását (közlekedési idő, költség és egyéb pl. kényelmi tényezők) számításba véve. Másfelől közvetve – az elérhetőségek és a térségi potenciál változása révén – a közlekedési rendszereket közvetlenül használókat érintő hatásokon túl a tervezett fejlesztés befolyást gyakorol a közlekedéssel érintetteken kívüli résztvevőkre is. A közlekedési rendszerek kimutatottan hatást gyakorolnak a régió gazdasági aktivitására, befolyásolják a gazdasági szereplők telephely-választási, üzemszervezési döntéseit, gazdasági aktivitásukat, amelyek további hatásokat fejtenek ki a régiók társadalmi-gazdasági működésére, eredményességére.

A hálózati rendszer meghatározása és hatékony működésének megítélése csak olyan tudatos, következetes tevékenység eredményeképpen képzelhető el, amely a folyamatok ok-okozati összefüggéseit feltárva, a következmény-hatásokat számszerűsítve, a közlekedésen belüli és kívüli előnyöket (megtakarításokat és hasznokat), valamint a hátrányokat (többletköltségeket, káros hatásokat és elmaradt hasznokat) számszerűsítve és mérlegelve dönt a közösség szempontjából legkedvezőbb megoldás-változatot illetően.

Ezek a többszintű, több rétegű összefüggések vizsgálatai magukkal vonják a megfelelő tervezési eszközök és modellek alkalmazását. A modellek, amelyek a valós világ lényeges folyamatainak leképezésén alapulnak többféle faktort (mutatót) magukba integrálva képezik le a valóságos közlekedési-gazdasági helyzetet.

A forgalmi, környezeti és kapcsolati hatások számításba vételéhez különböző értékelési módszerek állnak rendelkezésre, melyekről röviden alább teszünk említést.

A TRANSMAN Kft. által kidolgozott TRANSWAY modell és programrendszeren belül különböző hatásmodellek és értékelési eljárások állnak rendelkezésre, amelyek az előre meghatározott – fejlesztési stratégiára épülő – alábbi mutatók számítását teszik lehetővé:

forrás: Monigl [2005]

- **„forgalmi mutatók, az időráfordítás, és az üzemanyag-fogyasztás** (az óras forgalmi körülmények, ill. a sebességek függvényében kerülnek az egyes óracsoportokra vonatkozóan meghatározásra, majd éves összegzésre); **a balesetszámok**, (az útkategória, a napi forgalom nagysága és a nehézforgalom aránya függvényében a baleseti statisztikákból adódó fajlagos baleseti mutatók alapján becsülhetők)
- **környezeti mutatók** (a **káros anyag** kibocsátás és a **zaj** szintén a forgalom-sebesség összefüggések, valamint a fajlagos kibocsátások alapján kerülnek számításra)
- **kapcsolati mutatók** (a különböző jellegű területek/körzetek közötti forgalommal súlyozott elérhetőségek (általánosított költségek) alapján kerülnek számszerűsítésre),
- **útiköltség mutatók** (beruházási kiadások és az útkategóriára jellemző átlagos fenntartási és üzemeltetési költségek)

A számszerűsített mutatók hálózati szemléletű döntés-előkészítési, értékelési módszerekbe épülnek be. A pénzben kifejezhető mutatók alapján számítható költség-haszon alapú hatékonysági mutatók (pl.

Közelítő módszerek a közlekedési hatásokból eredő gazdasági-területfejlesztési hatások számszerűsítésére

Jelen pillanatban nincs kellően alapos és megbízható módszer a közlekedési hálózati fejlesztések területi-gazdaságfejlesztési hatásainak leképezésére és monetarizálására, valamint a közlekedési projektek költség-haszon elemzési vizsgálati módszereinek összehangolására. A projektekről hozott döntések, a projektek előkészítése, tervezése során azonban egyre sürgetőbb az igény a projektek területfejlesztési, gazdasági hatásainak előrebecslésére, számbavételére. (*Monigl [2005]*)

A következőkben *Monigl János* munkáit felhasználva röviden számba veszem a hazai gyakorlatban a közlekedési projektek területfejlesztési, gazdasági hatásainak modellezésére alkalmazott módszereket.

A hazai közelítő módszerekkel kapcsolatban a vizsgálati szempontokat *Berki Zsolt és Monigl János* cikke alapján mutatom be. A szerzőpáros azt vizsgálja, hogy

- A módszer mennyiben veszi figyelembe a hálózatfejlesztések elérhetőséget javító hatásait a jövőt illetően?
 - A módszer mennyiben analógiákra, felszíni korrelációkra építő, vagy folyamat-összefüggéseket leképező?
 - A módszer mennyiben törekszik a területi-gazdasági fejlődési hatások pénzesítésére?
 - A módszerben alkalmazott összefüggések mennyire időtállóak?
 - A módszer milyen haszonelemeket számít, és azokat hogyan veszi figyelembe az értékelésnél?
- (*Berki - Monigl [2007] p. 11.*)

A számos hazai közelítő módszer közül a következőket javaslom figyelemmel kísérni (felsorolás a teljesség igénye nélkül):

TRANSMAN: „potenciál módszere” (helyzetpotenciál módszer)

A potenciál módszer lényege, hogy a forgalommal terhelt hálózaton a forgalmi körülmények alapján az „általánosított költségek” (időmegtakarítás, járműüzemi költségek, útdíj stb.) figyelembevételével számítja egyrészt az „elérhetőséget”, azaz az adott pontból a közlekedési hálózatfejlesztési intézkedések eredményeképpen a rendelkezésre álló közlekedési lehetőségek használatával (kihasználásával) a lehető

legrövidebb eljutási időket, illetve a fejlesztések előrehaladásával ezek fajlagos változását.

Másrészt – és ez a lényegesebb – az előzőekben felvett adatok alapján a számításba vehető elérhető attraktív célok (városok, megyeközpontok, ipari parkok stb.) „tömegeit” arányosítja a hozzájuk tartozó – a távolsággal növekvő mértékben érvényesülő – közlekedési költségekhez (K) (ami az „a” kitevő által jut kifejezésre).

Az így nyert, a területi fejlődés lehetőségét jól jellemző i-edik körzetre vonatkozó közlekedési „helyzetpotenciál” a többi körzetben elérhető attraktív célok tömegei (S_j) összegének és a hozzájuk tartozó, távolsággal növekvő mértékben (egy „a” kitevő szerint) arányos *közlekedési költségek* hányadosa:

$$P_i = \sum_j (S_j / K_{ij}^a)$$

ahol:

P_i	az i-edik körzetre vonatkozó helyzetpotenciál
S_j	a többi (szomszédos) körzetek gazdasági teljesítményének összege
K_{ij}	az adott i térség (annak központjától) mért j-edik attraktív célterület eléréséhez szükséges ráfordítás (eljutási költség, idő, stb.)
a	az utazási ráfordítások helyes megjelenítése érdekében alkalmazott kitevő

(Berki - Monigl [2007] p. 11.)

A P_i (helyzetpotenciál) generalizált költségmutató, az adott térség, illetve a lefolytatott vizsgálat sajátosságainak figyelembevételével többféle módon alkalmazható. Kedvező esetben, pénzegységben (forintban, euróban) kifejezett értékekkel dolgozva közgazdasági mikro- és makroökonómiai számításokhoz, értékeléshez is felhasználható.

A következőkben egy gyakorlatias példával illusztrálva a helyzetpotenciált, mint a közlekedésfejlesztési beruházások sorolásánál figyelembe vehető mutatót szeretném bemutatni:

$$P_i = k_i \sum_j (S_j / K_{ij}^a)$$

Ahol

- P_i az i -edik körzetre vonatkozó helyzetpotenciál
mértékegysége: mértékegység nélküli viszonyszám
- S_j a többi (szomszédos) meghatározott területű, és lélekszámú körzetek
gazdasági teljesítménye, megtermelt jövedelem GDP (pl. milliárd forint)
- K_{ij} az adott i térség (annak központjától) mért j -edik attraktív célterület
eléréséhez szükséges összes utazási, szállítási összesített ráfordítás
(utazási időráfordítás, utazási/szállítási költségek (pl. útdíj, fuvardíj v.
vonatjegy), járműüzemi költségek, baleseti kockázatok összesített,
forintban kifejezett értéke) mértékegység: (pl. milliárd forint)
- a az adott területek megtermelt jövedelmének, és a összesített utazási
ráfordítások súlyozott értékét érdemes, és szükségszerű egy „ a ” kitevő
alkalmazásával korrigálni, jelezvén a távolabb fekvő területek csökkenő
hatását az adott i -edik terület potenciáljára. Az „ a ” értékének
meghatározására a területek nagyságától, és a területeken folyó
gazdasági, társadalmi tevékenységek ismeretében kerülhet sor.
„ a ” pozitív egész szám¹⁵
- k_i A helyzetpotenciál értékét további, külső tényezők befolyásoló hatása
miatt súlyozni érdemes, szükséges. Ilyen tényezők lehetnek a határok
elválasztó hatása, a nyelvi, kulturális problémákból adódó aktivitás
csökkent mértéke határ menti településeken, természeti, domborzati
viszonyok korlátozó hatása, vagy népesedési, korösszetételi hatások,
amelyek a térségi helyzetpotenciált befolyásolhatják (egyetem, kulturális,
innovációs bázis jelenléte, mint kedvező hatás, nagyarányú
munkanélküliség, vagy előregedett, csekély aktivitású népesség, mint
csökkentő tényező), „ k ” pozitív racionális szám

A helyzetpotenciált, mint hatásvizsgálati mutatót a *Transman Kft.* már számos esetben sikerrel alkalmazta, azonban ennek pénzbeli értékekkel történő figyelembevételére, a közlekedésfejlesztési intézkedésekről hozott döntések megelőző vizsgálatában, mint a költség-haszon elemzések mellett alkalmazandó, párhuzamos, gazdasági értékelő eljárás, eddig csak kísérleti jelleggel került sor. A pénzbeli értékelésre nem törekvő módszert például az M3-M35 gyorsforgalmi utak Nyíregyháza és Debrecen térségében végzett vizsgálata (*Transman* [2002/a]), az M8 gyorsforgalmi út Veszprém-Dunaújváros közötti változatainak értékelése (*Transman* [2002/b]), valamint a nagytávú országos gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési koncepciójának forgalmi és hatásvizsgálatai során is alkalmazták (*Transman* [2005]).

¹⁵ A Helyzetpotenciál kiszámításánál a K_{ij} költség helyett a települések közötti d_{ij} távolságot használja Tóth G.[2005], a számítási képletben „ a ” értékét $a=2$ szinten állapítja meg.

A makroökonómiai alapú regionális tervezés legfőbb akadálya azonban pillanatnyilag a megfelelő, megbízható, és kellően részletes gazdaságstatisztikai adatok hiánya. Az országos, de a jelenleginél nagyobb részletezettségű makroökonómiai adatok, valamint az interregionális input-output adatok hiánya felveti az EU-konform statisztikai rendszer adaptációjának fontosságát. Egyelőre az előzőekben körvonalazott tervezési módszerek közlekedési modelljei sem rendelkeznek megfelelően részletes adatbázissal, ezért az egyes projektek megelőző vizsgálatainak között a projekt vizsgálatával kapcsolatos statisztikai adatok gyűjtését is el kell(ene) végezni, ez azonban a feladat elvégzésre rendelkezésre álló idő függvényében sokszor nem kivitelezhető. (Berki - Monigl [2007] p. 10.)

A VÁTI „érzékenység módszere”

Az „érzékenység módszer” a fejlesztési vonalak csomópontjaitól kijelölt 30 percre lévő izochron vonalakon belül jelöli ki a hatásterületeket a viszonylati elérhetőségek figyelembe vétele nélkül. Lényegében azt vizsgálja hogy egy adott nyomvonal hatásterülete milyen adottságú településeket, területeket érint. (Faragó et al [2002])

A KOPINT-DATORG „összehasonlítási módszere”

Az összehasonlítási módszer készítésekor az AKA Rt megbízásából az M5 autópálya térségében vizsgálták az autópálya elhelyezkedését a kistérségekhez képest, és az autópálya hatásával próbálták értékelni a kistérségek állapotfejlődését az évek során.

(Bartha, A et al [2001])

Kálnoki „összehasonlító elemzése” 1991. és 2001. között a kistérségek szintjén hasonló szemléletben végzett összehasonlító elemzéseket. A személyi jövedelemadó, a nyereségadó, az export bevétel, a munkanélküliség összesített adatainak számbavétele alapján az M3 és M5 autópályák közelében lévő térségek fejlődési mutatóit vizsgálta.

(Kálnoki Kis [2003])

A KTI munkatársai „egytényezős módszert” dolgoztak ki, az M8 autópálya hatásainak vizsgálata keretében. A vizsgálat az autópálya létevel hozza összefüggésbe a terület- és gazdaságélénkítő hatásokat, de külön nem tárgyalja az autópálya biztosította elérhetőségek javulását. A módszer a közlekedésfejlesztési

intézkedéseket is számításba véve a településenként szorzótényezők, faktorok alkalmazásával a GDP %-os növekményeként próbálja a hatásokat jellemezni.

(Vörös A - Polányiné Csányi A [2001])

A **PRO-TERRA Kft. „korrelációs módszere”** a terheletlen úthálózaton az útkategóriákhoz rendelt átlagsebességek elemzése alapján végzi az elérhetőségi idők számítását egy-egy településre vonatkozóan. A településeket feltüntető térképeken színskálákkal jelzi az elérhetőségek változását. A módszertani fejlesztések során az elérhetőségek és a területi indikátorok közötti függvénykapcsolat feltárására koncentráltak.

Az **ENCON Kft. és a TRAFFICON Kft. „korrelációs módszerét”** használták az M6 autópálya vizsgálata során. Feltételezték, hogy az autópályafejlesztések hatása elsődlegesen a pálya menti, a csomópontoktól 30 perces idő alatt elérhető területeken jelentkezik. A kiindulási állapot gazdasági helyzetét a kistérségekre vonatkozóan a GDP-vel illetve a bruttó hozzáadott érték (*gross value added*, GVA) mutatóval jellemezték. Az egy főre jutó jövedelem, és a fajlagos GVA között regressziós összefüggést találva a két értéket regressziós egyenesen ábrázolták. A kistérségi fejlődési szinteket végül a jövedelmek figyelembevételével számított GVA átlagértékei alapján egy ötfokozatú skálán mutatták be. *ENCON-TRAFFICON* [2002]

A különböző módszereket bemutató fenti összeállítás *Monigl János* munkája nyomán készült (*Monigl* [2005]).

A **közlekedés társadalmi költségeinek sajátosságait, és számbavételi lehetőségeit** elemzi *Tánczos Lászlóné és Bokor Zoltán* tanulmányában. Céljuk, hogy alágazatonként és költség fajtánként számba vegyék a közlekedés társadalmi szintű költség-, díj- és adóstruktúráját, utalva azok viselőire is. A tanulmány összetett módon próbálja kezelni a közlekedés társadalmi költségeit a következő főbb költség-kategóriák számításba vételével:

- infrastrukturális költségek (a fizikai infrastruktúra megépítéséből, fenntartásából, és üzemeltetéséből eredő költségek)
- a közlekedési szolgáltatók költségei (a szállítási szolgáltatók által viselt költségek)

- a közlekedésben részt vevők költségei (egyéni közlekedők és a közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevők költségei)
- baleseti költségek
- környezeti költségek
- adók, díjak, támogatások (transzferek)

A közlekedés társadalmi határköltségeit a költségbefolyásoló tényezők és a költségek részletes vizsgálata után az alábbiak szerint vezetik le:

A közlekedési társadalmi összköltség (Total Social Cost, TSC):

$$TSC = TSC_{\text{infrastruktúra}} + TSC_{\text{szolgáltató}} + TSC_{\text{használó}} + TSC_{\text{baleset}} + TSC_{\text{környezet}}$$

Megállapításuk szerint a használók és a balesetek társadalmi költségeiből csak az externális költségek (EC - External Cost, $EC = TSC - PC$, ahol PC - Private Cost, a privát költség) relevánsak a társadalmi szintű árképzés szempontjából. Ennek figyelembe vételével a társadalmi árképzésnél figyelembe veendő társadalmi összköltség:

$$TSC_{(\text{árképzési})} = TSC_{\text{infrastruktúra}} + TSC_{\text{szolgáltató}} + EC_{\text{használó}} + EC_{\text{baleset}} + TSC_{\text{környezet}}$$

A fenti összköltségeken a differenciálást tagonként elvégezve kapták az árképzés szempontjából mértékadó társadalmi határköltséget (MSC – Marginal Social Cost)

$$MSC_{(\text{árképzési})} = MSC_{\text{infrastruktúra}} + MSC_{\text{szolgáltató}} + MEC_{\text{használó}} + MEC_{\text{baleset}} + MSC_{\text{környezet}}$$

A differenciálás révén a társadalmi összköltség fix értékei nullává válnak, így megállapítható, hogy a határköltség alapú árképzésben csak a közlekedési teljesítmény függvényében változó költségelemek játszanak szerepet. Azonban a szerzőpáros megállapítja, hogy a közlekedés társadalmi határköltségeinek gyakorlati, egységes módszertan szerint történő egzakt meghatározása egyelőre késik. Több kutatóműhelyben készülnek erre elszigetelt kutatások, azonban a becsült értékek a közelítő módszerek függvényében nagy eltéréseket mutatnak. A jövőben beindítandó újabb kutatási programok feladata lesz a módszertan egységesítése és a megfelelő alkalmazási irányelvek kidolgozása. (*Tánczosné - Bokor [2003] pp. 281 - 291.*)

Látható, hogy a különböző kutatóműhelyekben készülő hatáselemzések még nem képeznek egy egységes, a költség-haszon elemzést kiegészítő, a közlekedésfejlesztés térségi hatásait egyértelműen kimutató és megbízhatóan számszerűsítő gyakorlati

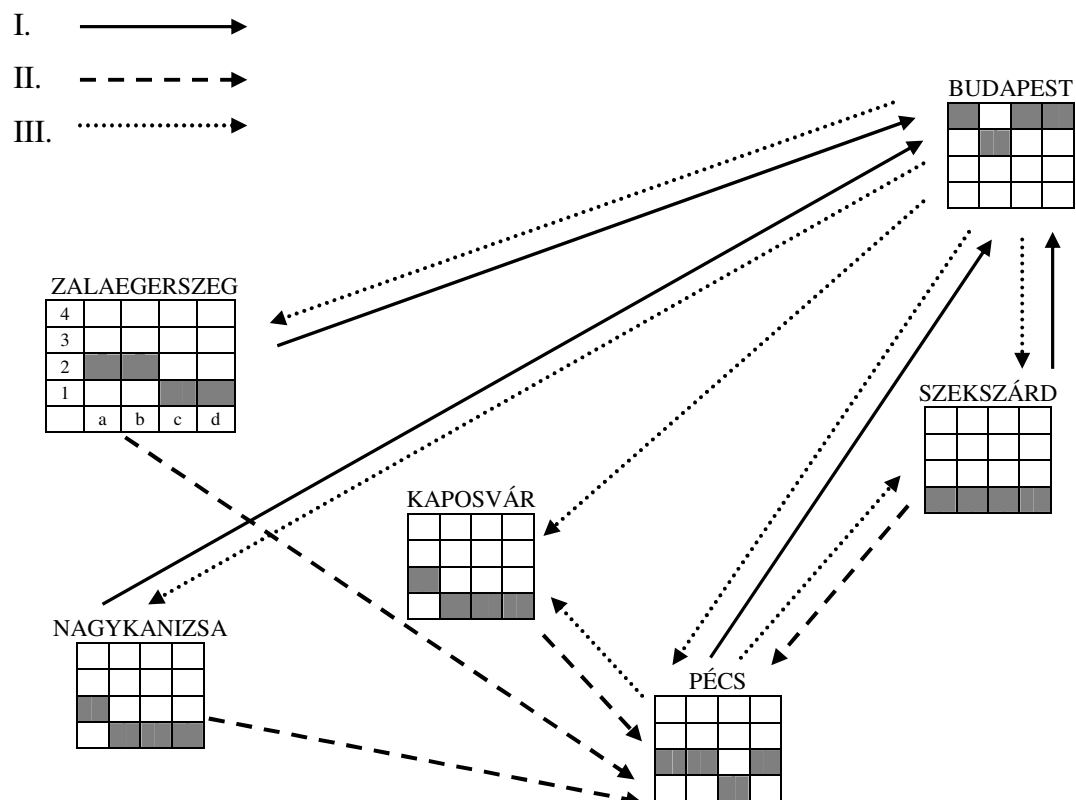
módszert. Ezen a területen további, összefogáson alapuló kutató munkára van szükség.

A GDP, amely a gazdasági elemzéseknél a legfontosabb makro-gazdasági mutató, egy-egy közlekedési hálózat-fejlesztési és térségi gazdaságfejlesztési hatásokat is magába foglaló költség-haszon elemzési értékelésben közvetlenül nehezen alkalmazható. Ugyanerre a következtetésre jut *Batta Gábor* tanulmányában. (*Batta G.*[2007], pp. 26.)

A költség-haszon elemzési eljárások EU által megkövetelt nehézkes, és sokszor félrevezető eljárásain túl – úgy vélem – *célszerű lenne a jövőben mind inkább alkalmazni a térségi területi hatásokat is számba vevő helyzetpotenciálok kiszámítására alapuló módszert, mert ezt a módszert továbbfejlesztve, megfelelőképpen alkalmazva a projekteket szűken értelmező költség-haszon elemzési eljárásoknál megbízhatóbb módszerrel tudjuk segíteni a döntést hozók munkáját.*

A *potenciál módszer* alkalmazása a térségi hatások elemzésében nem egyedi. A városok egymásra gyakorolt hatásainak, a kapcsolatokból eredő hatásokat az innováció függvényében vizsgálja *Horváth* (*Horváth* [2001]) a dél-dunántúli térségre vonatkozóan a helyzetpotenciál módszerhez hasonló megközelítésben (6/3 ábra):

Horváth nagy jelentőséget tulajdonít a városok egymással való innovációs kapcsolatának, és főváros-régió kapcsolatának, függőségi viszonyának. Azonban a kapcsolatok intenzitásában nem vizsgálja a közlekedési kapcsolatok minőségét, a közlekedési kapcsolatokkal való ellátottság szintjének szerepét.



6/3 ábra A Dél-Dunántúl innovációs potenciáljának vázlatos értékelése

Jelmagyarázat: I. – A kereslet áramlása akadálytalan, II. – A kereslet áramlása nehézkes, III. – Irányítási kapcsolatok, a – Kialakult termelési struktúra, termelési autonómia, b – Ipari és vállalkozói kultúra, c – Műszaki, információs hálózat, d – Üzleti szolgáltatások, 1 – Elmaradott, 2 - Kevésbé fejlett, 3 - Jó, 4 – Kiváló

Forrás: Horváth Gyula [2001] pp. 218

A helyzetpotenciál módszer – egyik – alapjának az a széles körben ismert *gravitációs módszer* tekinthető, amely abból az összefüggésből indul ki, hogy a forgalom nagysága, sűrűsége – a fizikai gravitációs erőkhöz hasonlóan – egyenesen arányos a két település közötti népességszámmal, és fordítottan arányos a két település közötti úttávolság négyzetével. A módszert több helyen használják, így többek között az Egyesült Államokban a nagyvárosok a légi közlekedésben játszott szerepének meghatározásához, magyarázatához. (Erdősi [2000/b])

A *helyzetpotenciálhoz hasonló módszert* alkalmaz fizikai, geográfiai értelemben Ghimessy László [1984] természetföldrajzi művében. A **tájpotenciál** a *termelési funkciójú táj teljesítőképességén* alapuló fogalom. A *felújítható termelési funkciójú táj teljesítőképessége* alatt a tájat alkotó térszerkezeti elemekben – az adott teljesítménycategóriában – a Nap és a geotermikus energia felhasználásával és más térszerkezeti elemekből származó ipari anyagok segítségével megtermelt összes *termékmennyiséget*, illetve a termékmennyiségben reprezentálódó összes *energia- és vízmennyiséget* értjük. Ez a táj bruttó teljesítménye. (Ghimessy [1984], p. 257-258)

Ebből természetesen levezethető az adott területre jellemző, *egységnyi területegységre vonatkoztatott* rendelkezésre álló energia és vízmennyiség, amely az adott területnagysággal fordítottan arányos. A *táj pillanatnyi teljesítményén* pedig a megelőző évben megtermelt, előállított javak összességét kell érteni. (Ghimessy [1984], p. 248-249.)

A táj teljesítőképessége természetesen alapvetően függ az ott élő emberek tevékenységétől:

„A táj teljesítőképességét valamennyi alapfunkcióban döntően az ott élő emberek kulturális szellemi színvonalának, fizikai munkaképességének és munkaszeretetének együttese határozza meg.,, (Ghimessy [1984], p. 252)

Ezek természetesen nem nélkülözhetik a természeti adottságokat, ugyanakkor egyrészt a felsorolt jellemzők egymással való kapcsolata, kölcsönhatása, másrészt, maguk a területen élő emberek kapcsolata, és tevékenységük intenzitása is meghatározó a terület lehetőségeinek kihasználásában. Számtalan példát találhatunk arra nézve, hogy erőforrásokban gazdag térszerkezeti elemek teljesítménye – éppen az említett tényezők hiányában – messze a lehetséges alatt marad. (Ghimessy [1984])

Ghimessy érdekes és rendkívül részletes gondolatmenettel szolgál a tájpotenciál mértékegységének meghatározásánál. Az adott terület energiáiból, mezőgazdasági és ipari sokféle, fizikai értelemben is szerteágazó, nehezen megfogható mértékegységének összesített meghatározásában elképzelhetőnek tartja a kultúrtáj teljesítőképességének energiaegységekben (petajoule, 10^{15} J) történő kifejezése mellett – a fizikai és gazdasági tudományterületek összekapcsolódásával – a mindent kifejező, az összehasonlíthatóság és a gazdasági teljesítmény mérésének alapjául választott monetáris alapú teljesítménymérést, azaz a megtermelt jóságok piaci

pénzértékének (pl. aranyban, vagy meghatározott pénznemben) kifejezését. Természetesen maga is utal arra, hogy nagyon nehéz megtalálni azt a pontot, ahol az SI fizikai mértékegység rendszer egyértelműen kapcsolható a monetáris rendszerhez. (*Ghimessy* [1984] pp. 226.)

Az előbbi tájat jellemző termelési funkció számításba vételéből a tájpotenciált, mint az adott térrészben, meghatározott ellátási szinten (életszínvonalon) eltartott, illetve huzamos ideig eltartható emberek létszámát érti. A pontos, az energiát, mint a térségi tulajdonságok mérhető alapegységét figyelembe vevő definíció szerint:

„A táji teljesítőképesség-potenciálon az adott térrészben, meghatározott energia- és vízellátási szinten eltartott, illetve tartamosan (sic!) eltartható emberek létszámát kell érteni.” (*Ghimessy* [1984] pp. 316.)

A tájpotenciálban az előbbiek szerint tehát a helyzetpotenciállal ellentétben nem az adott terület eléréséhez szükséges ráfordítás, hanem a lakosok száma a független változó.

6.2. A KÖLTSÉG-HASZON ELEMZÉS (CBA) JELENTŐSÉGE, MÓDSZEREI A KÖZLEKEDÉSI BERUHÁZÁSI PROJEKTEK VIZSGÁLATAKOR

Az Európai Unió támogatások felhasználásakor, valamint a hazai infrastrukturális beruházások értékelésekor egyre gyakrabban vetődik fel az igény a beruházások pénzügyi-, és nemzetgazdasági előnyökben kifejezhető hasznosságának minél pontosabb megállapítására. A nagy értékű, jelentős forrásokat lekötő fejlesztési döntések elemzésekor a költségek számba vételén túl egyre pontosabban meg kell(ene) tudni határozni a projekt megvalósításával az adott térségre és környezetére gyakorolt hatásokat. Ennek érdekében mind az Európai Unió előírásai, mind a hazai szakminisztériumok szakterületekre vonatkoztatott előírásai már tartalmazzák a jelentős, nagy értékű beruházási projektek megvalósítása előtt a megalapozott hatásvizsgálatok elkészítését. A pénzben kifejezett hatások számbavételére többféle eljárás alkalmazása is ismert. Ebben a fejezetben megkíséreltem ezen eljárásokat részben bemutatni; részben elemezni, hogy ezek az eljárások mennyire jellemzik a projekteket, valamint a döntéshozók hogyan támaszkodnak a vizsgálatokból kapott információkra.

Az EU által javasolt CBA módszertani útmutatók

Az 1083/2006 EK rendelet 40 cikkének e) pontja előírja, hogy a Strukturális Alapokból és a Kohéziós Alapból igényelt támogatások esetén a nagyobb projekteket bemutató és támogatást igénylő, az EU Bizottság részére benyújtandó dokumentációnak költség-haszon elemzési vizsgálatot (*cost-benefit analysis, CBA*), és kockázat-elemzést is tartalmaznia kell. A „nagyobb projektek” a hivatalos dokumentumokban azok a „nagyprojektek” amelyek teljes beruházási költsége az 50 millió eurót meghaladja. Az EU ezért főbb vonalakban meghatározta azokat a jellemzőket, amelyek mentén a költség-haszon elemzéseket el kell készíteni.

Az EU útmutatónak a célja, hogy olyan módszertani támpontot, eszközt adjon elsősorban az irányító hatóságok kezébe, amely előírások lehetővé teszik, hogy az ERFA és a Kohéziós Alap felhasználására vonatkozóan nagyobb következetesség és szigorúság fog érvényesülni, mely így tájékozottabb döntéshozatalt eredményez.

Az EU útmutató általános elvei, főbb megállapításai

Az EU támogatású projektek költség-haszon elemzésénél alkalmazni előírt módszer szerint a nagyprojektek esetében a költség-haszon elemzés elvégzésének kettős célja van (*EUROPEAN COMMISSION* [2006/c]). Egyrészt ki kell mutatni, hogy a projekt gazdasági szempontból eredményes, pénzben kifejezett pozitív hatásokat hordoz, és hozzájárul az EU regionális politikájának céljaihoz. Másrészt be kell bizonyítani, hogy az EU alapokból történő hozzájárulás *szükséges* a projekt pénzügyi életképességéhez. A támogatások figyelembe vételekor számba kell venni, hogy a projekt mennyire „*szorul rá*” az EU támogatásra, illetve piaci alapon mennyire lenne életképes.

A költség-haszon elemzés célja, hogy a projekt költségeinek és előnyeinek valamennyi pozitív és negatív hatását pénzben tudjuk kifejezni, és így végső soron helyes következtetéseket lehessen levonni arra vonatkozóan, hogy a projektet érdemes-e és kívánatos-e megvalósítani.

Elvileg valamennyi, a projektet érintő pénzügyi, gazdasági, társadalmi és környezeti hatást értékelni kell. A költségeket és az előnyöket úgy kell tekintetbe venni, hogy az egyes tényezők projektet befolyásoló hatása egymástól lehetőleg függetlenül is

számszerűsíthető legyen. Az elemzésnél alkalmazni kell az ún. opciós elemzést, azaz meg kell vizsgálni a projekt megvalósításának esetét („vele eset”) és a projekt elhagyásával létrejövő állapotot („nélküle eset”). A hatást az előre meghatározott célokhoz, célkitűzésekhez képest kell elvégezni*¹⁶. A költség-haszon elemzésben regionális politikai összefüggésben – ez különösen fontos, ha a projekt valamelyik regionális alapból pályázik támogatásra – meg kell vizsgálni, hogy a projekt mennyire járul hozzá az EU regionális politikai célkitűzéseéhez.

A költség-haszon elemzés szintjét úgy kell meghatározni, hogy figyelembe kell venni, hogy a projekt a társadalom mely szintjén és milyen módon fejti ki hatását. Előfordulhat, hogy a költségeket nem a projekttel érintettek viselik, illetve a hasznokat nem ők élvezik. Sok esetben ennek ellenkezője is előfordul, ezért nagyon körültekintően kell megválasztani a számításba vett költségeket és hasznokat, valamint meg kell találni a költségeket viselőket, és a projekt megvalósításával kedvezően érintett szereplőket.

A fenti jellemzők számba vételekor figyelembe kell venni a települési, regionális, nemzeti, sőt sok esetben a nemzetközi szintű hatásokat is. A költség-haszon elemzés elkészítésekor körültekintően kell számításba venni a felmerülő kockázatokat, mert ezek támpontot adnak a döntéshozónak arra vonatkozóan, hogy az elemzésben becsült értékek milyen valószínűségi szintje, illetve azok hogyan változhatnak a projekt megvalósítása során.

Két megközelítés: érdemes-e finanszírozni, és szükséges-e finanszírozni

Az EU útmutató kétféle megközelítést vár el a költség-haszon elemzés elkészítőjétől: annak értékelését, hogy

a) a projekt érdemes-e társfinanszírozni

Ennél a szempontnál vizsgálni kell, hogy a projekt hozzájárul-e az EU regionális politikájának céljaihoz (stratégia szükségessége!). Elősegíti-e a növekedést, foglalkoztatást, illetve hozzájárul-e közösségi célkitűzések teljesítéséhez. Ennek ellenőrzése érdekében a projektre vonatkoztatott pénzügyi és a projektet a környezetével együtt vizsgálандó gazdasági elemzést kell lefolytatni. Az alapvető,

¹⁶ *lásd a 155. oldalon

megszokott gazdasági-pénzügyi mutatókkal kell jellemezni a projektet, mint gazdasági és pénzügyi nettó jelenérték (ENPV, és FNPV), valamint meg kell adni a projekt gazdasági és pénzügyi belső megtérülési rátáját (EIRR, FIRR). Amennyiben a projekt gazdasági nettó jelenértéke pozitív, úgy a projektet – társadalmi szempontból – érdemes megvalósítani. Amennyiben a pénzügyi nettó jelenérték szintén pozitív, úgy érdemes megvalósítani, viszont piaci alapra kell helyezni, és nem érdemes EU forrásokból társfinanszírozni. Amennyiben csak a pénzügyi nettó jelenérték negatív, úgy a projekt társadalmi szempontból hasznos, tehát érdemes és kívánatos társfinanszírozni, így erre a területre kell koncentrálni az EU társfinanszírozási forrásokat.

b) a projekthez kell-e társfinanszírozás (EU forrás)

Az a tény, hogy a projekt hasznos, és kedvezően járul hozzá az EU közösségi célkitűzéseéhez, még nem jelenti azt, hogy a projektet EU forrásokból kell társfinanszírozni. Azon kívül, hogy a projekt társadalmilag hasznos ($ENPV > 0$), lehet pénzügyileg is megtérülő ($FNPV > 0$). Ebben az esetben nem szabad EU forrásokból társfinanszírozni, hanem a projektet piaci alapon kell megvalósítani. Az EU finanszírozás igazolásához az elemzésben be kell bizonyítani, hogy bár a projekt társadalmilag hasznos, ($ENPV > 0$) pénzügyileg támogatásra szorul ($FNPV < 0$). Az EU Bizottság az Alapok forrásaival való helyes gazdálkodás érdekében ellenőrzi ezt.

A költség haszon elemzés elkészítésekor számba veendő elemek

A projektet mindig *a megvalósításával elérendő cél tekintetében kell vizsgálni*. A projektet – lehetőleg – *önálló elemzési egységként* kell meghatározni. Figyelembe kell venni a projekttel érintett környezeti hatásokat és mindazokat a hatásokat, (pl. hálózati szerepkör, új funkció, stb.) amelyek a projekt megvalósításának körülményeiben szerepet játszanak. Például hálózati szerepkörben kell vizsgálni az egyes útszakaszokat, vasútvonalakat, valamint együttesen a szerepüket betöltő funkciót (teherszállítás átterelődés, új szállítási útvonal, stb.) kell tekintetbe venni. Ebből a szempontból hibás, ha egy-egy rész-szakaszt, mint önálló projektet elemzünk, különösen, ha az önállóan nem működőképes, vagy nem tölti be a létrehozásával szándékozott szerepet.

a) Pénzügyi elemzés

A pénzügyi elemzés során a projektre vetített, szűken értelmezett pénzáramlás számba vétele történik, a projektre vonatkozó költségek, és a projekt megvalósítása után a referencia-időszak végéig realizálható közvetlen hasznok számba vételével. Az EU Bizottság Regionális Főigazgatóságához benyújtandó, támogatást igénylő projektekkel kapcsolatban a következő számított értékekre kell kitérni, és a következő követelményeknek kell megfelelni:

- A beruházás pénzügyi jövedelmezőségének vizsgálata (FNPV/C¹⁷, FRR/C¹⁸)
Követelmények: FNPV/C < 0, FRR < i (alkalmazott diszkont ráta)
Az alapokból származó társfinanszírozásban részesülő projektek esetén a Bizottság javaslata alapján a reálértéken számított diszkontráta $i = 5\%$
- Az alapokból kifizethető maximális hozzájárulás kiszámítása (lásd alább)
- A projekt pénzügyi fenntarthatóságának elemzése. A projekt pénzügyi fenntarthatóságát úgy kell értékelni, hogy a nem diszkontált nettó pénzáramlás (*cash-flow*) pozitív-e a vizsgált teljes referencia időszak alatt.

b) Gazdasági elemzés

A gazdasági elemzésben azt kell kimutatni, hogy a projekt megvalósításával realizált hasznok fedezik a projekt ráfordításait, azaz a projekt megvalósítása társadalmilag kifizetődő. A projekt költségeit ilyenkor haszonáldozati-költség (*opportunity cost*) szemléletben kell beszámítani, a hasznokat pedig a létesítményt használók fizetési hajlandóságának (*willingness to pay*) számbavételével kell megállapítani. Sok esetben ugyanis társadalmi, politikai okokból a projekten realizált tényleges bevétel alacsonyabb a lehetségesnél. A társadalmi, gazdasági haszon megállapításakor azt a bevételt kell tehát számításba venni, amit a projektet használók hajlandóak kifizetni a projekt előnyeinek realizálásáért. A gazdasági elemzésben valamennyi – a projekt hatáskörébe tartozó – külső és belső hatást figyelembe kell venni (externáliák). A pénzáramlások figyelembe vételekor a pénzügyi transzfereket (adók, támogatások, TB) le kell vonni, ki kell küszöbölni.

¹⁷ FNPV/C = tőke arányos pénzügyi nettó jelenérték

¹⁸ FRR/C = tőkearányos pénzügyi megtérülési ráta

Az EU Regionális Főigazgatóságához benyújtandó, támogatást igénylő projektekkel kapcsolatban a következő számított értékeket kell feltüntetni, és a következő követelményeknek kell megfelelni:

- A beruházás gazdasági, társadalmi jövedelmezőségének vizsgálata ($ENPV/C^{19}$, ERR/C^{20}) Követelmények: $ENPV/C > 0$, $ERR > i_T$ (alkalmazott társadalmi diszkont ráta)

Az alapokból származó társfinanszírozásban részesülő projektek esetén a Bizottság javaslata alapján a reálértéken számított diszkontráta $i_T = 5,5\%$, Kohéziós országok, így hazánk esetében is $i_T = 3,5\%$

- Haszon Költség arány (B/C ratio): egynél nagyobbnak kell lennie

Érzékenységi és kockázat elemzés

Az 1083/2006 EK rendelet 40 cikkének e) pontja szerint a költség-haszon elemzésben kockázatelemzésnek kell lennie. Az útmutató szerint külön *érzékenységi elemzést* kell folytatni, melyben fel kell hívni a döntéshozók figyelmét a projekt kritikus változóira, valamint meg kell adni a projekt szempontjából kritikus határértékeket.

A *kockázatelemzés* során a változás bekövetkezésének valószínűségét kell kiszámítani. Az értékek feltüntetése főleg a kritikus változók, és azok kritikus határértékének valószínűségénél fontos.

Az EU támogatás meghatározása bevételt termelő projektek esetén

A projektek „túlfinanszírozásának” elkerülése érdekében az Európai Unió csak fedezeti pont eléréséig támogatja a társadalmilag hasznos, de pénzügyi szempontból veszteséges projekteket. Az fenti rendelet 55. cikk (2) bekezdése a bevételt termelő projektek esetén a *finanszírozási hiány módszerét* alkalmazza, azaz az EU felé támogatásra benyújtott elszámolható költségek nem haladhatják meg a bevétel nettó jelenértéke mínusz a projektre fordított (beruházási) költség nettó jelenértékét.

¹⁹ $ENPV/C$ = tőke arányos gazdasági nettó jelenérték

²⁰ ERR/C = tőkearányos gazdasági megtérülési ráta

$$EE \leq PV_{\text{beruházási költségek}} - PV_{\text{netto bevételek}}$$

EE (eligible expenditures)	elszámolható költségek
PV _{beruházási költségek}	beruházási költségek jelenértéke
PV _{netto bevételek}	nettó bevételek jelenértéke

Ez a követelmény az EU-hoz támogatásra benyújtott valamennyi projektre, és nem csak a nagyprojektekre érvényes. (Az 55. cikk (5) bekezdése alapján 200.000 euro alatti projektekre a tagállamnak lehetősége van arányos, egyedi eljárást alkalmazni).

(*EUROPEAN COMMISSION* [2006/c])

6.3. KÖLTSÉG-HASZON ELEMZÉSI ÚTMUTATÓK HASZNÁLATA A HAZAI GYAKORLATBAN

A 2007-2013 időszak költség haszon elemzéseinek elkészítéséhez használható útmutató, (*EUROPEAN COMMISSION* [2006/c]) *working document* az EU szabályoknak megfelelő költség-haszon elemzések elkészítéséhez nem ad teljes körű támpontot. Tulajdonképpen kiegészítője az EU által 2002-ben kiadott, sokkal részletesebb módszertant tartalmazó költség-haszon elemzési útmutatónak (*EUROPEAN COMMISSION* [2002]).

A 2007-2013 időszakra az Európai Bizottság által összeállított a *EUROPEAN COMMISSION* [2002] kiegészítésének, aktualizálásnak tekinthető költség-haszon elemzési munkaanyag megállapításai már nem térnek ki a részletes módszerre, hanem csak főbb, a költség haszon elemzéskor figyelembe veendő módszereket, és a vizsgálat során bemutatandó mutatókat, valamint azok elvárt értékeit rögzítik. Egyéb tekintetben az EU jövőben is támaszkodik a *EUROPEAN COMMISSION* [2002]-ben megfogalmazott ajánlásaihoz.

A 2002-ben kiadott – és a jelen *working document* által hivatkozott, így megállapításait tekintve továbbra is használatban maradó – költség-haszon elemzési útmutató sem határozott meg azonban konkrét módszereket az egyes szektorok számára a költség-haszon elemzési vizsgálat elkészítésére vonatkozóan, inkább csak iránymutatást adott, és meghatározta azokat a területeket, amelyekre a vizsgálatoknak mindenképpen ki kell térniük. Mindenesetre az általános költség-haszon elemzésben megszokott, és fentiekben meghatározott mutatószámok ismertetésén, használatának alkalmazási körülményeinek bemutatásán túl a

EUROPEAN COMMISSION [2002] külön fejezete foglalkozik a közlekedési projektek költség-haszon elemzési eljárásaival.

A leírás azonban konkrét módszertani útmutatást nélkülözve vázolja azokat a főbb területeket (forgalmi vizsgálat időérték, környezeti hatások, gazdasági fejlődésre gyakorolt hatás, stb.) amelyeket a költség-haszon elemzési eljárással mindenképpen érinteni kell, valamint leírja a projektvizsgáló számára javasolt követendő, vizsgálati menetrendet. Az útmutató szellemiségét tekintve is inkább ajánlásokat tartalmaz, megfogalmazásait tekintve is inkább javaslatokat tevő, semmint előíró jellegű a költség-haszon elemzés módszereire vonatkozóan.

Az EU szabályozások szerint – és az útmutató megfogalmazása szerint is – a tagállamok felelősek a költség-haszon elemzési vizsgálatok megfelelőségéért, az útmutató ennek helyes elvégzéséhez ad támpontot. Mindazonáltal az Európai Unió javasolja tagállamoknak, hogy a fenti útmutató figyelembevételével dolgozzák ki *saját költség-haszon elemzési eljárásrendjüket, és egységesítsék azok alkalmazását a beruházási projektekre vonatkozóan.*

Magyarországon a 2004-2006. időszakban a vasúti szakterületen az EU támogatású projektek költség haszon elemzése a *EUROPEAN COMMISSION* [2002] figyelembe vételével, az egyedi projekt sajátosságoknak megfelelően, egységesítés nélkül készültek el. A GKM a 2004-2006. időszakra a nagy értékű, és hálózati szempontból jelentős gazdasági hatásokkal bíró közúthálózati fejlesztésekre egy munkacsoportot felállítva a *EUROPEAN COMMISSION* [2002] útmutató ajánlásait figyelembe véve kidolgozta a közúthálózati fejlesztésekre vonatkozó útmutatóját: (*CBA I.* [2007] és *CBA II.* [2007]). Az útmutató (korábbi változata) külterületi közúthálózati fejlesztések költség-haszon elemzéséhez követendő módszertant hivatott meghatározni, és legalább országos szinten a költség-haszon vizsgálatok módszertanát egységesíteni. Az útmutató két fejezetben külön előírásban szabályozta a belső, és külső hatások számbavételének módszerét.

Az ágazati útmutató útkategóriánként konkrét, képletek és statisztikai, tapasztalati alapon képzett mutatók segítségével képzett számadatokkal jellemzett ajánlásokat fogalmazott meg az egyes hatások számbavételére, és meghatározta az egyes

beruházások típusa szerint a számba veendő tényezőket (időmegtakarítás, baleseti költségek, üzemköltségek, környezetterhelési költségek, stb.).

Bár az útmutató a 2004-2006. időszakban *kizárólag* a KIOP projektek értékelési kritériumaiba került bele előírásként, a többi esetben a GKM által javasolt útmutatóként volt használatos, a közlekedésfejlesztés területén a hazai projektek gazdasági hatásának egységes számba vételénél úttörő jelentőségűnek mondható.

A 2007-2013. időszakra vonatkozóan a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség a *CBA I.* [2007] és *CBA II.* [2007] tapasztalatait felhasználva, és az EU új *EUROPEAN COMMISSION* [2006/c] *working document* iránymutatásait is figyelembe véve komplex, a teljes közlekedési szektort felölelő útmutató családot készített. A Nemzeti Fejlesztési Ügynökség által megrendelt, és COWI Magyarország által elkészített útmutató kifejezett célja, hogy egységes iránymutatással szolgáljon a 2007-2013. időszakban EU támogatással megvalósuló közlekedési projektek gazdasági értékeléséhez. (NFÜ-COWI [2007])

Az új, komplex útmutató szellemiségét tekintve szorosan követve az EU vonatkozó dokumentumokban meghatározott metodikát, a két korábbi GKM útmutatóhoz hasonlóan – részben annak módszerét átvéve – *konkrét számítási módszereket javasol*, és tapasztalati statisztikai fajlagos értékeket határoz meg egy-egy költségfajta számbavételére útkategóriáknak, illetve a projekt sajátosságainak megfelelően. Az útmutató a megfelelő helyeken hivatkozik hazai szabványokra, rendeletekre, amelyek az útmutató hasznosságát nagyban javítják, hiszen a használót vezeti és eligazítja, magát a költség-haszon elemzés eljárását pedig belehelyezi a hazai jogszabályi környezetbe.

Az útmutató alkalmazását ugyan a 2007-2013. időszakra a KÖZOP Irányító Hatósága hivatalosan is elrendelte, gyakorlati alkalmazásában vételét még egy az EU által javasolt, és a JASPERS szakértői által lebonyolított minőségbiztosítási eljárás előzi meg.

6.4. KÖLTSÉG-HASZON ELEMZÉSI MÓDSZEREK, NEMZETKÖZI TAPASZTALATOK

A hazai gyakorlat megismerése után szükséges röviden beszámolni az európai uniós országok költség-haszon elemzési gyakorlatáról.

Nagy Britanniában a közelmúltig a COBA²¹ (*Cost Benefit Analysis*, Költség-Haszon Elemzés) modell alkalmazásával értékelték a közlekedési beruházásokat. A brit közlekedési szakemberek a BCR mutatót tekintették elsődlegesnek, ennek alapján sorolták a beruházásokat. A COBA módszer nem csak az útmutatók szintjén működő egyszerű költség-haszon eljárási rend volt, hanem kiterjedt adatbázisával és folyamatosan fejlesztett számítógépes programcsomagjával hathatós segítséget nyújtott felhasználóinak. Nagy Britanniában az ezredfordulón váltotta fel a COBA alapján végzett költség-haszon elemzési eljárást a NATA (*New Approach to Appraisal, Az Értékelés Új Megközelítése*) néven ismerté vált környezeti határértékekkel bővített multikritériumos eljárás (TAG [2005]). Az új multikritériumos eljárás már számításba veszi a környezeti hatásokat, a közlekedésbiztonsági szempontokat, a hálózatok elérhetőségét és a gazdasági integráló hatásokat is.

Franciaországban a CBA korai alkalmazása után az 1990-es évektől a multikritériumos eljárások váltak uralkodóvá. Egy az 1990-es évek végén készült tanulmány megállapította, hogy a többkritériumos értékelési mód több esetben irracionális döntésekhez és közpénzek elpazarlásához vezetett. Ennek oka abban állt, hogy az alkalmazott súlyszámok nem voltak kellően meghatározva, hanem a döntéshozók kezében volt ezek alkalmazásának megítélése. A felülvizsgálati tanulmány javaslata szerint, a három CBA mutatón alapuló egykritériumos döntés-előkészítési eljárást kell előtérbe helyezni azzal a kiegészítéssel, hogy az új eljárás figyelembe veszi a pénzben kifejezhető externáliákat is. Az externális hatások monetarizálását a fizetési hajlandóság módszerével (*willingness to pay*) végezték. (Ajtay [2003])

Az egykritériumos CBA eljárásokat Németországban alkalmazzák legrégebben. A költség-haszon elemzési eljárásokba (CBA) integrálták a környezeti hatásokat, a munkanélküliségre gyakorolt hatásokat és az elérhetőség-változásokkal összefüggő gazdasági hatásokat is. Emellett az alkalmazott multikritériumos elemzési eljárások alkalmával figyelembe veszik a környezeti kockázatokat, a városfejlesztési hatásokat és a speciális térségi, valamint regionális hatásokat is. (Ajtay [2003])

²¹ letölthető: <http://www.trlsoftware.co.uk/products/detail.asp?aid=14&c=6&pid=66>

A fenti példákból, és az európai gyakorlat tapasztalataiból kiindulva világosan látszik, hogy égető szükség van az Európai Unión belül egységesen alkalmazható, széles körben elterjedt, és elfogadott eljárási rendre. Látható, hogy az EU által szorgalmazott, előírt *EUROPEAN COMMISSION* [2002] útmutató, és a következő időszakra érvényes *EUROPEAN COMMISSION* [2006/c] *working document* erre nem alkalmas, hiszen csak általános ajánlásokat fogalmaz meg, és távolról sem tekinthető konkrét egységes módszertani útmutatónak. Az EU által újonnan beindított HEATCO²² projekt (*Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment*) éppen ezt tűzte célul maga elé. A projekt célja, hogy megállapodásokat, egységes számítási módokat hozzon tető alá az EU országokban, melynek segítségével egységessé, vagy legalábbis jobban összehasonlíthatóvá válnának a több országot érintő, EU által kiemelt figyelmet kapó (pl. TEN-T vonalakon történő) közlekedésfejlesztési beruházások.

Végül, de nem utolsósorban semmiképpen nem szabad elfelejtkeznünk a Világbank által finanszírozott közlekedési beruházásokat értékelő HDM²³ modellről (*Highway Design and Maintenance Standards Model*). A HDM tulajdonképpen a közúti projektek teljes életciklusát felölelő program, melynek segítségével nem csak a gazdaságossági, megtérülési viszonyokról kaphatunk információt, hanem kidolgozhatók a megvalósítási, üzemeltetési és karbantartási stratégiák egy-egy útszakasztól kezdve akár a teljes hálózatra is. A *HDM nem kifejezetten költség-haszon elemzési útmutató ill. eljárás, így alkalmazása, bemutatás e helyen marginális*, hiszen ez egy komplex szemléletű az externális hatásokat figyelembe vevő számítási rendszer, ami kiinduló adataival és szoftveres alkalmazásával segítséget, többcélú alkalmazhatóságot biztosít felhasználóinak. A HDM III. után a HDM IV. rendszer 2.0 verziója 2005. június óta elérhető. (*HDM* [2005])

²² Bővebb információ a programról: <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/>

²³ Bővebb információ: http://www.worldbank.org/transport/roads/rd_tools/hdm4.htm

6.5. A HAZAI KÖLTSÉG-HASZON ELEMZÉSEK VIZSGÁLATA, PÉLDÁK

6.5.1. Költség-haszon elemzés a 4. sz. főút 289,54 - 294,44 km közötti Nyírbogdány település elkerülő szakasz megvalósítására

A projekt a KIOP-2004-2.1.0. program keretében valósult meg 2005-2007. években. A projekt célja a 4 sz. főút 289+540-294+440 km között Nyírbogdány elkerülő szakaszának megépítése. Az elkerülő szakasz építése során 1 nagyatmérőlű átereszt, 2 csomópont és 4,9 km elkerülő út építése valósul meg. A projekt pénzügyi feltételeit a Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program 95,85%-os támogatásával valamint az Üzemeltetési és Fenntartási Célelőirányzat (92,0 MFt) biztosította. A megvalósítás kezdetét 2004. novemberében, befejezését 2006. decemberében tervezték, de a végső átadás és elszámolás 2007. elejére realizálódott. Az elkerülő szakasz megépülésével tehermentesül Nyírbogdány község átkelési szakasza a 4 sz. főút tranzitforgalmától, nő a közlekedők biztonsága és csökkennek a környezet károsító (légszennyezés, zaj és rezgésterhelés) hatások. Miután a főút elkerüli a lassú és kedvezőtlen nyomvonal vezetésű belterületi szakaszt, így az utazási idő jelentősen rövidült a megyeszékhely az épülő autópálya csatlakozás illetve a záhonyi határátkelőhely vonatkozásában.

A gazdaságossági vizsgálatokat a KIOP előírások szerint az *EC*[2002] és a *CBA I*. [2007] és *CBA II*. [2007] útmutatók korábbi változatainak figyelembe vételével készítették el. A számításokat a COBA 11 módszer segítségével végezték el. A költségeket és a hasznokat (költségmegtakarításokat) 25 éves periódusra vetítve 2005-2029. időszakra vizsgálták. Az üzemelés kezdete: 2006. negyedik negyedév. Az elkerülő útszakasz hossza: 4,90 km. A költségeket 2006. évi árszinten adták meg, $i=5\%$ diszkont kamatláb (akkori előírások) szerint.

Értékelés, kapott eredmények

A megadott forgalmi adatoknál hiányzik, hogy a kiinduló forgalmi adatokat milyen módszerrel vették fel (forgalomszámlálás, vagy becslés módszere, illetve a becslés módja jövőre vonatkoztatva), a dokumentum az előírt forgalomfejlődési szorzókra utal, de ezeket külön nem részletezi. A COBA program modellezi az egyes hálózati elemek változó forgalmi adatait az év minden órájára, az egyes hálózati elemek

vonatkozásában („vele” és „nélküle” esetben), de a forgalmi modellezés (adatfelvétel) módja nincsen részletezve.

A beruházási és fenntartási költségek a beruházó adatai alapján és az üzemeltető tapasztalati adatain alapulnak, ami reális adatnak tekinthető.

A beszámított hasznok (költségmegtakarítások) három részből tevődnek össze: egyrészt az elkerülő útszakaszon közlekedő gépjárművek *időmegtakarításából* erednek, másrészt az elkerülő úton a folyamatos haladásból származó *járműüzemi költség* megtakarításokból (üzemanyag, olaj, kopás, stb.), harmadrészt pedig a biztonságos útszakaszon a *balesetek számának csökkenéséből*. A számítások a COBA 11 rendszerrel történtek, így annak részletesebb ismerete nélkül a számítások nehezen nyomonkövethetők. A „vele” és „nélküle” esetekben a felvett, és a jövőre, 25 éves periódusra feltételezett percben kifejezett időnyereségből, a feltételezett baleseti kárból és járműüzemi költségek megtakarításából származó pozitív előjelű értékek számításának/feltételezésének módszere nincsen részletezve, így a számított becsült adatok viszonyítása nehéz és realitása nehezen ellenőrizhető.

A belső hatások összefoglaló táblázata alapján látszik, hogy a legnagyobb nyereség (2325,6 millió forint) az időmegtakarításból ered. Emellett a járműüzemi költségek, és a baleseti költségmegtakarítások elenyészőek. Az időköltségek részletes számítása a költség-haszon elemzésből nehezen nyomonkövethető. Az igen rövid külterületi útszakaszon (4,9 km) a másodpercekben mérhető időmegtakarítás realizálhatósága kérdéses, nagyban függ az egyéb, időszaki, forgalomterhelési viszonyoktól. Ezen kívül az utazási idő pénzben kifejezett értéke csak erős becslés alapján számszerűsíthető. Ezzel párhuzamosan az adatok megbízhatóságának ellenőrzése szinte lehetetlen.

Az 6/1 táblázatban közölt adatok alapján látszik, hogy a projekt nettó jelenértéke pozitív, belső megtérülési rátája 7,2 % azaz rendben megfelel a pályázati kiírásban küszöbértékként megadott 5%-os minimális megtérülési követelménynek.

	Költségek (millió forint)				Hasznok (millió forint)				Nettó jelenérték (millió forint)	Haszon/ Költség Hányados	Belső Megtérülési Hányad
	Beruházási költség	Fenntartási költség- megtakarítás		Költségek jelenértéke	Idő megtakarítá- sok	Jármű- üzem- költség megtaka- rítás	Baleseti költség- megtakarítás	Hasznok jelenértéke			
A 4. sz főút 289,54 - 294,44 km közötti Nyírbogdány elkerülő szakasz megvalósítása 2005-től	1709,1	-71,1	-16,7	1796,8	2325,6	214,2	-88,9	2451,0	654,1	1,364	7,2

5%-os diszkontráta, és 25 éves értékelési időszakra számítva

6/1 táblázat A 4. sz. főút 289,54 - 294,44 km közötti Nyírbogdány település elkerülő szakasz megvalósítására készült költség-haszon elemzés

belső hatás-eredményeinek összefoglalása (2005-2029. közötti periódusra)

Forrás: Elemzés I. [2004] alapján a szerző szerkesztése

Külső hatások számbavétele, gazdasági vizsgálat

A gazdasági vizsgálatnál a külső externális hatásokat is figyelembe vette a vizsgálatot végző. Ezek egyrészt az új szakasz üzembe állítása után a légszennyezés emberekre és építményekre gyakorolt hatásából, a károsanyag kibocsátásból, a zajterhelésből származó káros hatások csökkenéséből és a megépült új szakasz hálózati funkciójából eredő gazdaságélénkítő hatás pozitív hatásaiból eredeztetett. Az eredményekből is látszik, hogy ilyen kis szakaszon a fenti befolyásoló tényezők számbavétele nagyon nehéz, és még ha sikerül is, hatásuk az egész projektre nézve nagyon csekély. A kapott eredmények nem különböznek jelentősen a 6/1 táblázatban közölt, csak a belső hatásokat figyelembe vevő eredményektől. A gazdasági elemzés eredményei:

A beruházás Integrált Nettó Jelenértéke: (INPV): 660,8 millió Ft (654,1 millió Ft) >0

Az Integrált Haszon-Költség Hányados: (PVB/PVC): 1,368 (1,364) >1

Az Integrált Belső Megtérülési Hányad (IIRR): 7,2% (7,2%) >5

Látható, hogy ilyen kis szakaszon, viszonylag kis értékű projekt költség-haszon elemzésének elkészítése számos problémát vet fel. Egyáltalán érdemes elgondolkodni azon, hogy ha *az Európai Unió nem teszi kötelezővé* – pontosan a kis méretből adódó, kevésbé számszerűsíthető, bizonytalan adatok miatt – a költség-haszon elemzések dokumentálását az 50 millió euró (kb 13 milliárd forint) volumen alatti beruházásoknál, akkor a magyar előírások ezt miért követelik meg.

Ezzel megint csak nem azt akarom mondani, hogy a projektek esetében ne alkalmazzunk semmiféle vizsgálatot, hiszen a döntések meghozatalához a költségek, és az előnyök józan számbavétele feltétlenül szükséges. Mégis úgy gondolom, hogy az 50 millió euro alatti projektek esetében a költségek józan és pontos számszerűsítése, kontroll alatt tartása mellett más módon, szöveges indoklással, pontozással, stratégiai jelentőséggel kellene alátámasztani egy-egy projekt társadalmi-gazdasági jelentőségét, de az ilyen formában elvégzett *az időmegtakarításra, járműüzemi költségekre, baleseti adatokra épülő* haszon elemzéstől – hiszen relevanciájuk a helyzet komplex megítélése szempontjából nem jelentős – esetleg el lehetne tekinteni.

Ez teljes mértékben megfelelne a jelenleg érvényes EU előírásoknak is. Ezzel a nagyprojektek esetében a feltétlenül szükséges költség-haszon elemzések fontosságára és jelentőségére lehetne a koncentrálni, valamint alá lehetne támasztani egy a kisprojektek hatását komplexen értékelő térségi, a fejlesztési intézkedéseket összefüggéseiben számításba vevő térségi beruházási hatásokat számszerűsítő tanulmány elkészítésének hasznát, relevanciáját. (*Elemzés I.* [2004])

6.5.2. Zalaölvő-Zalaegerszeg-Boba vasútvonal fejlesztése, HU99-03-01 számú ISPA projekt költség-haszon elemzése

A projekt célja a Boba-Zalaölvő-Hódos (Szlovén országhatár) szakasz építése, felújítása. A vasútvonal része az V. pán-európai vasúti folyosónak, és új közvetlen kapcsolatot biztosít Magyarország és Szlovénia között. A projekt a következő fejlesztéseket foglalja magába:

- Boba és Zalaölvő között vágányfelújítás.
- Két új elkerülő szakasz Bobánál és Zalaegerszegnél, ami lehetővé teszi a megállás-mentes közlekedést a projektet megelőző helyzetenél gyorsabban.
- A teljes vonalon, Hódos és Boba között a pálya villamosítását és
- az ETCS berendezés telepítését Boba és Zalaölvő között.

A beruházás keretében összesen 101 km vasútvonal újul meg, amiből 65 km rehabilitált, felújított vonal lesz, 17 km új vonalon történő rekonstrukció és 3,4 km teljesen új vonalszakasz épül. A többi szakaszon elkerülő vágányszakaszok épülnek Zalaegerszegnél és Bobánál. A projekt magába foglalja négy híd felújítását is.

A projekt teljes költsége 167 390 000 euro (43,521 milliárd forint). A projekt 50%-át az Európai Unió ISPA forrása finanszírozza (83 695 000 euro). A projekt megvalósítása 2000-2007. között tervezett. A projekt a kézirat lezáráskor még megvalósítás alatt állt. A projekt megvalósításában menet közbeni változtatások miatt – ETCS rendszer – változások léptek be, a projekt megvalósítását is befolyásolja, és a 2007. évben való befejezést kérdésessé teszi.

A projekt költség-haszon elemzését az *EUROPEAN COMMISSION* [2002] figyelembe vételével, opciós vizsgálattal („vele” „nélküle” esettel) végezték. A feltételezés szerint a vasútvonal folyamatosan üzemel az átépítés alatt is. A

feltételezés szerint a fejlesztett vasútvonal 2025-ig mindenképpen használatban marad, így a vizsgált periódus 25 éves: 2000-2025, ebből a feltételezett építési időszak 2001-2006. volt.

A költségek és a hasznok a következő elemekből épülnek fel

A gazdasági megvalósíthatósági tanulmány két forgalmi előrejelzési scenárióval dolgozik. A pesszimista becslés 1%-os forgalomnövekedéssel, míg az optimistább 2-3% forgalomnövekedéssel számol a „vele” esetben. Az optimistább előrebecslés feltételezi, hogy a közúti határon átmenő teherforgalom 20%-a az új vasútvonal hatására vasúti szállításra terelődik át. A költségek előrebecslése a tervek ismeretében viszonylag pontos költségszámítás miatt adott. A feltételezett hasznok a következő elemekből állnak össze:

- Megtakarítások a fenntartási költségekben
- Beruházási költségmegtakarítások a Budapest-Gyékényes vonalszakaszon
- Üzemeltetési költség-megtakarítások
- Magánjellegű utazások időmegtakarítása
- Baleseti költségek csökkenése
- Közúti üzemeltetési költségek csökkenése
- Légszennyezésből eredő költségcsökkenés
- Zajterhelésből eredő költségcsökkenés
- Foglalkoztatási helyzet javulásából eredő hasznok

A tanulmány megállapítja, hogy a hasznok (és a költségek) előrebecslése – az adatok hiány miatt – *nagyszámú, a tanulmányban részletezett feltételezésen* alapul.

A kapott eredmények:

Gazdasági nettó jelenérték (millió euró)

	Forgalombecslés 1	Forgalombecslés 2
NPV (6% diszkontráta mellett)	-40,6 1%	-27,8 3%

Economic Net Present Value of investment Benefits (MEUR)

Haszon/Költség arány és a költségek, hasznok jelenértéke (millió euró)

	Forgalombecslés 1	Forgalombecslés 2
PV (teljes költség)	128,7	128,7
PV (teljes haszon)	88,1	101,0
Haszon/költség arány	0,68	0,78

Benefit/Cost Ratio and Present Value of Costs and Benefits (6% discount rate)

A legnagyobb bevétel a tanulmány szerint a Budapest-Gyékényes vonalon a megtakarított beruházási költségekből ered. A második, legszámtöbbnek tekintett bevétel a vonalat használó utasok időmegtakarításából ered.

Pénzügyi nettó jelenérték (FNPV) (millió euró)

	Forgalombecslés 1	Forgalombecslés 2
NPV ISPA támogatás nélkül	-67,7	-56,8
NPV 50% ISPA támogatással	-3,3	7,5
IRR (ISPA támogatással)	5%	8%

(6% diszkont ráta alkalmazásával)

A gazdasági költség hasznon elemzés adatai azt mutatják, hogy a projekt gazdasági belső megtérülési rátája (EIRR) 1% - 3%, a forgalmi előrejelzéstől függően. Az értékek viszonylag kicsik, de pozitívak. Azonban ha az (akkori) EU előírásoknak megfelelő 6%-os diszkont rátát alkalmazzuk, akkor a nettó jelenérték negatív lesz. Ez arra enged következtetni, hogy még az optimális forgalmi előrebecslés esetén is a projekt társadalmilag nem termel annyi hasznot, amely fedezné a költségeket. Ez látszik a haszon-költség arány egynél kisebb mutatójában is.

Értékelés

Elgondolkodtató, hogy az EU szabályok előírják a 6%-os (jelenleg 5%-os) diszkontráta melletti pozitív nettó jelenértéket, mint kívánatos feltételt a projekt támogathatósága érdekében. A projekt e szerény jellemzőkkel együtt pozitív támogatási döntést szerzett, megvalósítása – számos további nehézséggel terhelt is – megvalósítás alatt áll. A projekt a tervezett határidőre nem valósult meg, azaz a hasznok jelenértéke nem realizálódhat a kezdeti feltételezés szerint. A projekt műszaki jellemzőinek változása következtében költségemelkedés lépett fel, ami tovább rontja a projekt haszon-költség arány mutatóit. A szükséges beavatkozások, és műszaki változtatások gyakorlati jelentőségűek, és az azóta eltelt időbeni változások szükségszerűségeinek, a változó igények lekövetésének tekinthetők. Az azóta szükségessé vált beavatkozásokat, műszaki változtatásokat nem vizsgálták meg költség-hatékonyság szempontjából.

Érdemes tekintetbe venni, hogy egy közel 50 milliárd forint nagyságrendű közlekedési projekt mégoly alapos, és viszonylag részletes – az EU támogatás szempontjából elfogadható mélységű – vizsgálata is egyrészt jelentős, nehezen ellenőrizhető és ezért nyilván optimista feltételezésen alapul, másrészt, még eme viszonylag optimista feltételezések mellett is a projekt társadalmi-gazdasági haszna a költség-haszon elemzés elvégezett módszere alapján nem kimutatható. A projekt, a

fenti peremfeltételekkel mégis támogatást kapott, azaz *a döntésben nem tekintették elsődleges fontosságúnak az EU által megszabott, és útmutatásai alapján elvégzett költség-haszon vizsgálat eredményeit.*

Érdemes lenne külön vizsgálatot folytatni tekintetben, hogy *a közlekedési beruházások költség haszon elemzései mennyire relevánsak a projekt megvalósítása, a projektről hozott döntések szempontjából.* A jövőben készülő költség-haszon elemzésekben a feltételezéseket az adatgyűjtés, és a statisztikai mutatók jobb felhasználása segítségével csökkenteni kellene, ugyanakkor nagyobb, szélesebb kontextusban kellene megvizsgálni egy-egy közlekedési beruházás társadalmi-gazdasági hasznosságát.

Látható, hogy a mégoly körültekintően elvégzett és számos adatot, faktort számba vevő elemzés is gyenge megbízhatóságúvá válik, amennyiben ennyire kénytelen (a közlekedési stratégiától, forgalomszervezéstől, helyi közlekedési és gazdasági szituációktól függő) becsült forgalmi szituációkra támaszkodni, illetve a projektet csak részben jellemző járműüzemi költségekre, zajterhelésből, légszennyezésből elmaradt, megtakarított alternatív fejlesztésekből származó előnyökre kénytelen számításait alapozni.

Véleményem szerint a jelenleg kidolgozás alatt álló közlekedési stratégiával párhuzamosan szükséges lenne Magyarországon is kidolgozni egy olyan módszert, amely a közlekedésfejlesztési beruházások sorolása segítségével eszközt ad a döntéshozók kezébe, és amely meghatározza, hogy a közlekedésfejlesztési intézkedések költség-haszon elemzésénél, és több kritériumos elemzésénél milyen szempontokat, faktorokat milyen súllyal és jelentőséggel kelljen számba venni (Lásd HEATCO 146. oldal). Ez lehetővé tenné a beruházások jobb összehasonlítását, hiszen a súlyozottan azonos szempontok szerint elbírált projektek összehasonlítása lehetővé válna. Hasonlatosan a banki szférában elterjedt befektetési és hiteltermékeket jellemző egységesített EBKM és THM mutatókhoz hasonlóan a projektek elbírálásához is olyan – az adott országra, térségre kidolgozott – útmutatót kellene készíteni, amelyben az egyes faktorok beszámításának (baleseti károk, zaj-levegő szennyezés, használdozati költségek, stb.) és a nekik tulajdonított jelentőségek arányában rögzítettek, és melyen keresztül a projektek jobban összehasonlíthatóvá válnak.

A jelenlegi helyzetben látható, hogy egy viszonylag alaposan, számos faktor figyelembe vételével készített költség-haszon elemzés megbízhatósága – a számos bizonytalanság és feltételezés miatt – is egyrészt *megkérdőjelezhető*, másrészt az eltérő módszerek alkalmazása miatt, valamint az egyes faktorok beszámításának letérései miatt nem biztos, hogy megfelelően jellemzi a projektet, de legalábbis a döntéshozók kezében a projektek sorolása, az arról meghozandó támogatási döntések mérlegelése esetén *nem elég megbízható eszköz*. (Elemzés II. [2000])

6.6. A KÖLTSÉG-HASZON ELEMZÉS VIZSGÁLAT HAZAI TAPASZTALATAI, ÁLTALÁNOS ÉRTÉKELÉS, KÖVETKEZTETÉSEK

Az EU költség-haszon elemzéssel kapcsolatos útmutató dokumentumaiban foglaltakból*²⁴ is kitűnik, hogy a költség-haszon elemzés elvégzéséhez is nélkülözhetetlenül szükség van a következetes stratégia alkalmazására. Csak a stratégia ismeretében lehet hasznokról és eredményekről beszélni. A CBA elemzések hatékonysága nagymértékben függ a stratégiától, azaz attól, hogy a kiszemelt projekt, beruházás mennyire tölti be a neki szánt szerepet. Ezek a célok, elvárt eredmények természetesen lehetnek nagyon különbözőek is. Szélsőséges esetben egy útépítésnél az anyagnyerőhelyként alkalmazott nagy kiterjedésű felszíni kavicsbánya rekultiválandó, környezetkárosító, negatív besorolású, így az útépítési projekt esetében hatása egyértelműen negatív, és a rekultiváció költsége miatt negatívan terheli a projektet. Ugyanez a kavicsbánya kis befektetéssel alapja lehet – kedvező térszerkezeti esetben – egy térségi turizmust fellendítő bányató, horgásztó, vízisporttó beruházásnak, amely az útépítési hatásokból (megközelíthetőség, hálózati kapcsolat) további pozitív impulzusokat nyerhet, és a környék turisztikai tökevonzó képessége, pl. falusi turizmus szempontjából kedvező lehet.

Hasonló esetként kezelendő a nagy kiterjedésű útépítési beruházásoknál ma már kötelezően az útépítési beruházás terhére elvégzett megelőző régészeti feltárás esete is. A régészeti feltárás egyértelműen az útépítési beruházás költségtényezőit növeli, és a beruházás kockázati tényezőit rontja, mert az esetlegesen megtalált, értékes leletanyag további kutatása az útépítés menetét megakasztja, megvalósulását késlelteti, ami a kivitelezőnél, így végső soron a beruházónál többlet költséget jelent, ami végül az útépítés költségét növeli, és megtérülési mutatóit rontja.

²⁴ (*lásd a 138. oldalon)

Ugyanakkor a régészeti feltárások költség-haszon elemzése – ha van ilyen – nem tartalmazza az útépités költségei között elszámolt feltárás és rekultiváció költségeit, az útépitési hasznok között pedig nem számszerűsítik a múzeumokban kihelyezett, és ezáltal jövedelemtermelő képességgel rendelkező tárgyak bevételtermelő képességét.

Nem gondolom, hogy az útépitések költségeit a múzeumi belépőkből kellene refinanszírozni, csupán arra szeretnék rávilágítani, hogy egy-egy beruházás számbavételekor nagyon ügyelni kell – egyrészt – a stratégia meglétére, valamint arra, hogy a tervezett projekt hogyan illeszkedik a vele kapcsolatos stratégiához. Másrészt, véleményem szerint, – amennyiben a költség-haszon elemzést valóban döntéshozó és döntést befolyásoló eszközként akarjuk számba venni – nagyon ügyelni kell arra, hogy a projekttel kapcsolatos költségeket világosan elválasztva kezeljük, és valóban a projekttel kapcsolatos költségeket és hasznokat vegyük számításba.

Ma sajnos a költség-haszon elemzési vizsgálatokat egy szükséges elvégzendő feladatnak tekintik és nem tulajdonítanak neki túlságosan nagy jelentőséget, mert a közlekedési beruházásokról hozott döntések általában *nem ennek alapján születnek*. Sőt, sok esetben – mivel a költség-haszon elemzések és az előírt megtérülési mutatók megléte – az EU támogatások felhasználásának feltétele, a bizonytalan, nem felmérhető, és nehezen nyomon követhető hasznok számbavétele „jóindulatúan”, „túlságosan optimista módon” történik. Ennek pozitív következménye, hogy természetesen a projekt „átmegy” az EU által előírt kötelező szűrőn, azonban a költség-haszon elemzés messze nem tölti be a neki szánt szerepet, mert a bizonytalan adatokra épített, nem kellően megalapozott, és sokszor idő hiányában, rohammunkában készülő elemzések alkalmatlanok arra, hogy a döntéshozó tisztán értékeljen és megfelelőképpen sorolja a megvalósítani tervezett beruházásokat.

Sajnálatos módon az elemzéseket a projekt megvalósítása után általában nem követik megvalósulási hatáselemzések, így egyrészt nincsenek információk arra vonatkozóan, hogy a kezdeti feltételezések hogyan teljesültek, a projekt hogyan váltotta be a hozzá fűzött reményeket, másrészt sem az EU támogatások terén, sem a hazai beruházásokkal kapcsolatban nincsen következménye annak, ha egy beruházás nem teljesítette az elvárt követelményeket. Konzulenseimmel megpróbáltuk annak lehetőségét felvázolni, majd egy munkatervet összeállítani arra vonatkozóan, hogy egy, a közelmúltban EU támogatással megvalósult projekt utólagos, csak a főbb

jellemzőkre kiterjedő vizsgálata alapján megállapítsuk, hogy a költség-haszon elemzésben feltételezett mutatók hogyan alakultak. A munkaterv felállításakor a következő áthatolhatatlan nehézségekbe és akadályokba ütköztünk:

- Egyrészt a megkeresett, az EU támogatásával megvalósuló közlekedésfejlesztési projekteket lebonyolító cégek a szervezetek általános átszervezésére és egyéb akadályokra hivatkozva, gyakorlatilag lehetetlenné tették az együttműködést (a témával foglalkozó kolléga már nem dolgozik a szervezetnél, nincs aki részletesebb információval tudna szolgálni és az adott témával kapcsolatos háttéranyagok nem, vagy csak nagy nehézségek árán fellelhetők). Az igazsághoz hozzá tartozik, hogy 2007. első félévében a közlekedésfejlesztéssel és az EU támogatások országos közlekedésfejlesztési szakirányú felhasználásával foglalkozó cégeknél olyan mértékű komplex átszervezés van folyamatban, amelyre a rendszerváltás óta nem (vagy talán az megelőzően sem) volt példa.
- Másrészt a költség-haszon elemzésekben feltételezett költségek és hasznok, valamint a projekttel érintett térség gazdasági potenciálja olyan sok változó szerint módosulhat az elmúlt 10-15 év jelentős gazdasági és társadalmi változásai következtében, hogy egy nagyobb méretűnek tekintett, 30-50 milliárd forintos közlekedésfejlesztési beruházás (út- vagy vasút építés) térségre gyakorolt valós pozitív vagy negatív hatása nehezen kimutatható. Az elmúlt időszakban olyan jelentős gazdasági-társadalmi folyamatok zajlottak hazánkban, amelyek a tőke, a munkaerő áramlásával, átrendeződésével jártak. Ezen túlmenően a külföldi transznacionális vállalatok időben változó, de egy-egy térségre vonatkozóan jelentős befolyással bíró tevékenysége, az EU csatlakozás okozta kereskedelmi-gazdasági kapcsolatok, valamint a közlekedési struktúrák változása, a közút-vasút átrendeződés, a fuvardíjak és a szállítási költségek, energiaköltségek változása mind olyan erős torzító hatást jelent, amely mellett egy viszonylag nagyobb 20-30 km hosszú közúti, vagy vasúti beruházás (makro)gazdasági hatása nehezen számszerűsíthető.

Mindezen körülményeket figyelembe véve a munkatervet elvetettem és kénytelen voltam megelégedni egy-egy közúti és vasúti projekt költség-haszon fenti elemzésének a tanulmányozásával.

A projektek előkészítését és megvalósítását jellemző, a költség-haszon elemzések eredményeit befolyásoló általános időhiány, a projektekről hozott nem kellően megalapozott döntések, és a projektek előkészítettségének hiányosságai a legtöbb esetben visszavezethetők a konszenzusos, egységes, időtálló, hosszú távra rögzített és következetesen alkalmazott *stratégia hiányára*. A ciklusosan változó koncepciók, fejlesztési elképzelések nagymértékben megnehezítik a stratégia-alkotást, és ilyenkor az iránytűnek tekintett költség-haszon elemzési vizsgálatoknak sincsen mihez viszonyítaniuk, elvesztik szerepüket, jelentőségüket („hiába jó az iránytű, hanem tudjuk merre akarunk haladni”).

A projekt hatását tehát előre meghatározott célkitűzésekhez, makrogazdasági jellemzőkhöz érdemes mérni. A projekt mikrogazdasági mutatókkal jellemzett értékelésével, azaz a költség-haszon elemzés módszerével lehetőség nyílik a projekt (vagy projektek csoportja) makrogazdasági értékelésére is, hiszen ha makrogazdasági értelemben ismerjük az elvárt célkitűzéseket, akkor a megfelelő adatok gyűjtésével a makrogazdasági adatok a projektek mikrogazdasági adatai alapján, azokat összesítve meghatározhatók, levezethetők (épített infrastruktúra, teremtet munkahely, megtermelt javak, befektetett tőke és realizált haszon).

Az EU útmutató szerint (is) regionális politikai szempontból a projektet – amennyiben az EU alapokból támogatásra pályázik – az EU regionális politikai célkitűzéseinek figyelembe vételével kell értékelni. Ez természetesen azt jelenti, hogy a projektnek maradéktalanul meg kell felelnie az NSRF-ban, és a projektet érintő Operatív Programban konzisztensen megfogalmazott fejlesztési törekvéseknek – sőt a költség-haszon elemzés értékei alapján felállított fejlesztési rangsorban olyan helyet kell elfoglalnia, hogy a kevésbé életképes, vagy hasznos projekteket megelőzve sikeresen szálljon versenybe a fejlesztési forrásokért vívott küzdelemben.

Ez természetesen csak abban az ideális helyzetben van így, ha a költség-haszon elemzéseket valóban megalapozott és releváns adatok alapján, körültekintően, a kutatáshoz szükséges időt és felméréseket előzetesen elvégezve (pl. forgalom-számlálás, statisztikai foglalkoztatási mutatók, területi tőke áramlási adatok friss és lehetőleg naprakész alkalmazása) készítjük el. Eddigi tapasztalataim szerint a költség-haszon-elemzések a közlekedési szektorban – részben az adatok, részben az idő hiánya miatt – nem kellő részletezettséggel és nem kellő alapossággal készülnek el,

így azokból messzemenő következtetéseket levonni, rájuk döntést alapozni kevésbé lehet.

Természetesen társadalompolitikai szempontból érdemes megvizsgálni a költség-haszon elemzések minősége körüli ok-okozati összefüggéseket is. Vajon a költség-haszon elemzések alapossága azért kérdéses, mert a készítők eleve tudják, hogy jelentősége csak a hazai és az EU előírásoknak való megfelelés, avagy érdemes megvizsgálni, hogy a projektekről született döntések hány százaléka alapszik a költség-haszon elemzés alapján kimutatott optimumon, esetleg a döntések során hogyan veszik figyelembe a költség-haszon elemzések alapján javasolt rangsort.

Véleményem szerint a közlekedési beruházások projekt szintű költség-haszon elemzéseiben számításba vett mutatók, értékek csak részben jellemzik az adott projektet (lásd 6.1. és 6.2. fejezetek). Az 5-10 km hosszú elkerülő utaknál, és egyéb útfelújításoknál alkalmazott projekt szintű időmegtakarítások, járműüzemi költségek, a projektek hálózati szerephez képest elenyésző jelentőséggel bírnak. Éppen ezért a projektek költségeit és hasznait vagy egy nagyobb kontextusban (több, az adott hálózati elemén végrehajtott egyidejű fejlesztést figyelembe véve) az említett mutatók felhasználásával kellene számításban venni.

Ennél nagyobb jelentőségűnek tartom azonban *a komplex, hálózati szemléletben kezelt közlekedésfejlesztési intézkedések együttes (akár több közlekedési ágra kiterjedő) költség-haszon vizsgálatát*. Egy adott terület, kistérség vagy régió megfelelő szintű közlekedési rendszerének több éves program keretében történő fejlesztését, a szűk keresztmetszetek megszüntetését, a közlekedési rendszerek racionalizálását és az egyes közlekedési ágak együttműködésének kialakítását – ennek költség és haszon vonzatait – kellene ezekben az elemzésekben megjeleníteni.

Például önmagában egy helyi vasútvonal megszüntetése járműüzemi költség szempontjából természetesen megtakarítás. Az utasok kizárólag busszal történő szállítása, a ritkább követési idő, ritkább járatsűrűség miatt az utasok számára némi időráfordításban, várakozási időben kifejezett költségtöbbletet jelent. Ugyanakkor, ha a költség-haszon elemzésben a megszüntetett vasúti szárnyvonal kieső hálózati kapcsolatát a helyette azonos sűrűséggel beállított, és eddig a vasúti fővonalakkal párhuzamosan közlekedtetett buszjáratokkal vetjük össze és együttesen értékeljük,

akkor a költség-haszon elemzést (hatástanulmányt) a különböző közlekedési módok együttdolgozása mellett, a valós hatásokat figyelembe véve értékelhetjük. Eddigi tapasztalataim szerint ez a szemléletmód – az EU támogatású – projektek költség-haszon elemzési vizsgálataiból ez a komplex szintű megközelítés eddig nem jelent – a projektekre alkalmazott individuális elemzési módszerek miatt nem is jelenhetett – meg.

A közúti fejlesztések költség-haszon elemzési vizsgálataiban – véleményem szerint – szintén nem elsősorban az időmegtakarításra, a környezeti károkra és járműüzemi költségekre kellene (csak) koncentrálni, hanem a gazdasági elemzéseknél a jelenleginél nagyobb hangsúllyal kellene foglalkozni a megépítendő, felújítandó útszakasz hálózati szerepkörével, térszerkezetet befolyásoló képességével.

A Transman Kft. térszerkezeti helyzetpotenciál módszere *alkalmasnak*, illetve továbbfejlesztéssel *alkalmassá tehetőnek tűnik* a közlekedési hálózati fejlesztések gazdaságélénkítő, mobilitást befolyásoló, és ezzel a tőke, személyek, szolgáltatások áramlását mind jobban lehetővé tevő képességének vizsgálatához.

Mindez természetesen akkor működik jól, ha megfelelően megalapozott vizsgálatok, és az azokhoz nélkülözhetetlen adatok gyűjtése, megfelelően kidolgozott. Ehhez a statisztikai rendszert is alkalmassá kell tenni a hosszú távú, megbízható EU-konform adatok gyűjtésére.

A most készülő, egyelőre munkaváltozatban létező közlekedési stratégiának kellene meghatároznia azokat a regionális, térségi- hálózati fajlagos mutatókat (csomópontból-csomópontba eljutási idők, lakossági utazási-, gazdasági aktivitási (szállítási, közlekedési) igényeket, amelyek folyamatos elemzésével adatbázis-szerűen lenne szükséges figyelemmel kísérni a közlekedési hálózatnak a vele szemben támasztott elvárásoknak való megfelelését.

Ezen mérések, statisztikai adatok, és megalapozott összehangolt vizsgálatok eredményeképpen lehetne megalapozott döntéseket hozni a nagy horderejű közlekedésfejlesztési, hosszabb távú hálózatfejlesztési kérdésekben, és ezeknek a vizsgálatoknak kellene kimutatniuk azokat a neuralgikus pontokat, ahol a kritikus helyeken a szükséges közlekedésirányítási és közlekedésfejlesztési intézkedésekkel összehangoltan be kellene avatkozni.

Ebből a nézőpontból a projektekre külön-külön elvégzett költség-haszon elemzések szerepe marginális, rendszer szemléletből nézve akár torzító tulajdonságú is lehet, hiszen *egy-egy projekt individuális szélesebb kontextust nélkülöző szemlélete hálózatfejlesztési szempontból félrevezető lehet*. Ezzel párhuzamosan mindenképpen javasolom felülvizsgálni azt a mai gyakorlatot, miszerint az 50 millió euró alatti projektek költség-haszon elemzési vizsgálatát is el kell végezni a 16/2006. (XII. 28.) MeHVM-PM rendelet szerint. Ezekre a kis projektekre alkalmazott költség-haszon elemzési vizsgálatok a rendelkezésre álló adatok megbízhatatlansága és a projektek környezetre gyakorolt viszonylag kis hatása miatt releváns adatokkal nem, vagy csak alig végezhetőek el, megtérülési előírásait tekintve pedig – önállón szemlélve a projektet – kérdésesek. Pontosan ezen indokoknál fogva, az Európai Unió előírásai csak az 50 millió euró feletti közlekedési projektek esetében teszi kötelezővé a költség-haszon elemzési vizsgálatok elvégzését, dokumentálását.

A régiók/eurorégiók együttműködését segítő, – sok esetben határon átnyúló, vagy ún. „belső fehér foltokat” – feltáró közlekedési hálózati elemek fontossága, szükségessége, gazdasági-társadalmi, kulturális jelentősége általában (a legtöbb esetben) a nagyprojekteknél használatos költség-haszon elemzéssel nem támasztható alá, ezt mint említettem az EU nem is igényli. Fontosnak tartom azonban, hogy a 2008. januárjában az „EU belső” határok megszűnésével jelentkező, „újra kezdődő”, illetve „újjonnan kezdődő” együttműködések miatt megjelenő – ma még fel nem mérhető – *fejlesztési, beruházási feladatok szakmai rangsorolása, a források minél hatékonyabb felhasználása érdekében történjen meg*. Ehhez megfelelő módszer kidolgozása, alkalmazása szükséges, amelynek alkalmasnak kell lennie arra is, hogy az egyes közlekedési ágazatok közötti párhuzamos fejlesztéseket kiszűrje.

7. AZ EURÓPAI UNIÓ INTEGRÁCIÓ-ERŐSÍTŐ POLITIKÁJA ÉS TÁMOGATÁSI LEHETŐSÉGEI

Az Európai Unión belül a regionális, gazdasági és szociális egyenlőtlenségek az EU erőfeszítései, intézkedései ellenére jelentősek. Az EU számottevő intézkedéseket hoz a szegénység, a társadalmi kirekesztettség, valamint a területi egyenlőtlenségek és az elszigeteltség csökkentése érdekében. A területi különbségek kiegyenlítése azonban csak részlegesen és hosszú távon lehetséges.

Az Európai Bizottság a közelmúltban hozta nyilvánosságra a *4. Kohéziós Jelentést*. A dokumentum megállapítja, hogy a jövedelmi szinteket és a foglalkoztatást tekintve csökkentek a különbségek az uniós tagállamok, illetve régiók között, de még számos további tennivaló van a szegényebb, elmaradott térségek felzárkóztatása érdekében. (EUROPEAN COMMISSION [2007])

A magyarországi adatokat tekintve a jelentés adatai alapján megállapítható, hogy az I. Nemzeti Fejlesztési Terv időszakában érkező uniós források a GDP-t és a foglalkoztatás szintjét 0,6%-kal emelték. A Kohéziós Jelentés becslése szerint a kohéziós politika következő 2015-ig tartó időszakában Magyarország a bruttó hazai termék éves 5,4%-os bővülésével és a foglalkoztatás 3,7 %-os bővülésével számolhat. (EUROPEAN COMMISSION [2007] pp. 99-100.)

A jelentésből kitűnik, hogy a magyarországi régiók között is még mindig nagy a fejlettségi eltérés. Továbbra is a Budapestet magába foglaló Közép-Magyarországi Régió a legfejlettebb, az átlaghoz mért 101,6%-os fejlettségi szinttel. A legkevésbé fejlett régió az Észak Alföldi, 41,9 %-os átlaghoz mért fejlettségi szinttel. Ezt követi három, még mindig az EU átlagos fejlettségi szintjének 50%-át el nem érő régió: Észak-Magyarország: 42,5%, Dél Alföld: 44,2% és Dél-Dunántúl: 45,6%. Magyarország fejlettebb régiói közé tartozik Közép- és Nyugat Dunántúl 61,1% és 66,8%-os fejlettségi szinttel. (Lásd 7/1, 7/2 ábrák.)

A jelentés megállapítja, hogy a kohéziós politika bizonyítottan hatással van az Európai Unió régióinak felzárkózására, az elmúlt évtizedben a jövedelem és a foglalkoztatás terén jelentkező egyenlőtlenségek számottevően csökkentek, de a következő években az Európai Uniónak számos további nehézséggel kell megbirkóznia. A kohéziós programok közvetlenül hozzájárultak a regionális

fejlődéshez és a foglalkoztatás bővüléséhez. A kohéziós politika dinamizáló hatásának köszönhetően valamennyi újonnan csatlakozó ország 5%-ot meghaladó éves GDP növekedésre számíthat. A kohéziós politika nagyban hozzájárul a társadalmi kirekesztettség és a szegénység csökkenéséhez, a foglalkoztatás bővítéséhez, és a munkahelyteremtés révén. Az EU kiemelt figyelmet fordít a hátrányos régiók támogatásának előnyben részesítéséhez, amely egyben elősegíti a területi kiegyenlítődést. Az elkövetkező időkben Európa egyik legnagyobb problémája az öregedő népesség következményeiből adódó csökkenő aktív munkaképes lakosságszám és az egyre növekvő eltartottak száma, ami a növekvő transzferek révén a gazdasági hatékonyság, a versenyképesség csökkenéséhez vezethet. Ennek ellensúlyozása érdekében növelni kell a K+F, az innováció a mezőgazdaság hatékonyabbá tétele érdekében végzett – a versenyt ösztönző – beruházásokat, amelyek eredményesen tudják kiegészíteni és szolgálni a kohéziós politikát.

Magyarországon a területi egyenlőtlenségek további csökkentésére megoldást jelenthet az Új Magyarország Fejlesztési Terv 2007-2013. időszakra vonatkozó, széles körű egyeztetésen alapuló célkitűzései és a célokhoz rendelt jelentős forrásai. A régiók számára az elkövetkező időszakban nagy lehetőség kínálkozik, hogy összehangolt fejlesztési stratégiai esetén megvalósítsák legfontosabb fejlesztési, felzárkózási elképzeléseiket. Ehhez azonban az kell, hogy *a források felhasználása átgondolt koncepció alapján szinergikusan, az egyes támogatási lehetőségeket egy közös cél érdekében felhasználva, eredményesen történjen.* Ehhez a programot végrehajtóktól és a döntéshozóktól – a közös fejlesztési koncepció megalkotásán túl mutató – a megvalósítás során tanúsított józan együttműködés szükséges.

A magyar tervezési- támogatási rendszer legnagyobb hibája – véleményem szerint – az, hogy a támogatást a „mindenki kapjon” elv alapján szétaprózza, és azok így nem tudják betölteni rendeltetésüket. (Egy doboz gyógyszer szétosztva a faluban aligha gyógyítható meg akárkinek is a betegsége.) A másik legfontosabb hiba, hogy a támogatások leggyakrabban szociális, kommunális, kulturális célokat szolgálnak. Természetesen nagyon fontos egy-egy falu, község, terület vízellátásának, csatornázásának megoldása, sőt szociálisan kiemelt jelentőségű, hogy a diákok kultúrált iskolaépületben és községházában tanulhassanak-szórakozhassanak. A község kulturális hitéletét nagyban elősegíti a templom felújítása is. Ha mindeközben

azonban *nem jut pénz a régió gazdaságélénkítő, innovatív beruházásaira, a munkaerő aktív képzésére, az elérhetőséget és a mobilitást biztosító alapvető közösségi és egyéni közlekedési infrastruktúra fejlesztésére*, akkor a fiatalok és a munkaképes korúak megfelelő helyi munkalehetőségek hiányában fokozatosan elhagyják a területet, valamint az életminőséget javító beruházások sem hozzák meg az elvárt eredményeket, hanem meddő, szociális kiadásnak tekinthetők. Véleményem szerint mindenekelőtt célt, perspektívát kell adni az adott területen élők számára, melyhez számba kell venni az adott térség erősségeit, lehetőségeit és kormányzati intézkedésekkel, valamint az EU források ésszerű felhasználásával kell erősíteni a lehetőségek kihasználást, amelyek az élet számos területén megmutatkozhatnak. Jó példával járnak elől a kulturális, turisztikai központok, (Balaton felvidék), fürdő központok, vagy a filmgyártás és a gasztronómia területén jelentős fejlődést felmutató Etyek²⁵. További lehetőségek mutatkoznak a logisztika, a szállítmányozás, a szélesebb körben értelmezett tavi és fürdőturizmus, konferenciaturizmus, valamint a sport területén is.

A területi egyenlőtlenségek csökkentése érdekében végzett intézkedések egy része a *közlekedéssel kapcsolatos*, hiszen a közlekedési kapcsolatok kiépítése, a területek közötti közlekedési lehetőségek szélesítése, a terület közlekedési kapcsolatainak növelése erősen befolyásolja a területek közötti gazdasági és szociális kiegyenlítődései, szerves fejlődési folyamatokat. Az Európai Unióról szóló szerződés 158 - 162. cikke egyfelől kinyilvánítja a gazdasági és társadalmi kohézió erősítésének fontosságát, továbbá a célokhoz a Strukturális Alapok, az Európai Beruházási Bank pénzügyi forrásait, valamint további pénzügyi lehetőségeket jelöl meg. Másrészt a 161. cikkben az EU *a közlekedésnek, így a transzeurópai hálózatok kiépítésének a területi és társadalmi kohéziót erősítő szerepére utal* és további eszközként a Kohéziós Alap forrásait említi meg. (EU [2006] pp. 119.)

Tekintsük át most az Európai Unió 4. Kohéziós Jelentésében a közlekedés vonatkozásában tett legfontosabb megállapításokat.

²⁵ Lásd Etyekwood: *startra készen, Figyelő*, 17. szám, 2007. április 26 - május 2., p. 60.

7.1. AZ EU HELYZETJELENTÉSE: A KOHÉZIÓS JELENTÉS KÖZLEKEDÉSI VONATKOZÁSÚ MEGÁLLAPÍTÁSAI

A korábban már említett 4. Kohéziós Jelentés 1. fejezete külön részt szentel Európa közlekedési helyzetének bemutatására. Megállapítja, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlettsége a regionális versenyképesség tekintetbe vételekor *nagyon fontos szempont és a helyi üzleti viszonyoknál a komparatív előnyök forrása lehet*. Ezt a vállalatok a telephely megválasztásában meghozott üzleti döntései rendre visszaigazolják.

Az évente megjelenő *European Cities Monitor*²⁶ az üzleti döntéshozók között végzett felmérése egyértelműen kimutatja, hogy a nemzetközi közlekedési kapcsolatok, vagy a nagyobb gazdasági centrumokhoz való kapcsolódás *a harmadik legfontosabb szempont* a telephely megválasztásában hozott döntések mérlegelési rangsorában. Ugyanez a tanulmány megállapítja, hogy az üzleti döntéshozók a telephely megválasztásának mérlegelésekor figyelembe veszik annak további fejlesztési lehetőségeit is.

A Kohéziós Jelentés megállapítja, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlettsége és az infrastruktúra további fejlesztése területén eszközölt beruházások nagyon eltérőek az Európai Unión belül. Példaként hozza Spanyolországot, ahol az elmúlt időszakban jelentős közlekedési infrastruktúra-fejlesztést hajtottak végre, és ez látványosan megmutatkozik a GDP-re gyakorolt szignifikáns pozitív hatásban, ugyanakkor megemlíti, hogy az infrastruktúra fejlettségi szintje az újonnan csatlakozott országokban jelentősen elmarad az EU korábbi 15 országához képest. Fő megállapításiban a Jelentés kiemeli, hogy az újonnan csatlakozott országok autópálya ellátottsága nagyon csekély, általában az EU átlagának 50%-át sem éri el, ezért az elérhetőség és az átjárhatóság biztosítása érdekében az új tagállamok területén *nagyarányú közúti infrastruktúra fejlesztésre van szükség*. Az egész Európai Unió közlekedési rendszerében továbbra is a közúti közlekedés képviseli a legnagyobb részarányt, és ez növekszik legnagyobb arányban a GDP-vel arányosan.

²⁶ Cushman and Wakefield, lásd: http://www.fco.gov.uk/Files/kfile/European_Cities_Monitor_2005_FINAL.pdf,
<http://www.cushmanwakefield.com/>

Nem sikerül a vasúti részarányt kellő mértékben növelni és ezzel a közút-vasút részesedési aránya tovább romlik, felbillen a közúti közlekedés irányába. Az EU-n belül csak a balti országokban haladja meg (a nagyarányú átmenő forgalom miatt) a vasúti teherszállítás a közút. Az EU többi részén egyedül a TGV hálózatok bővültek, amelyek jelentős változást hoztak a vasúti személyszállításban.

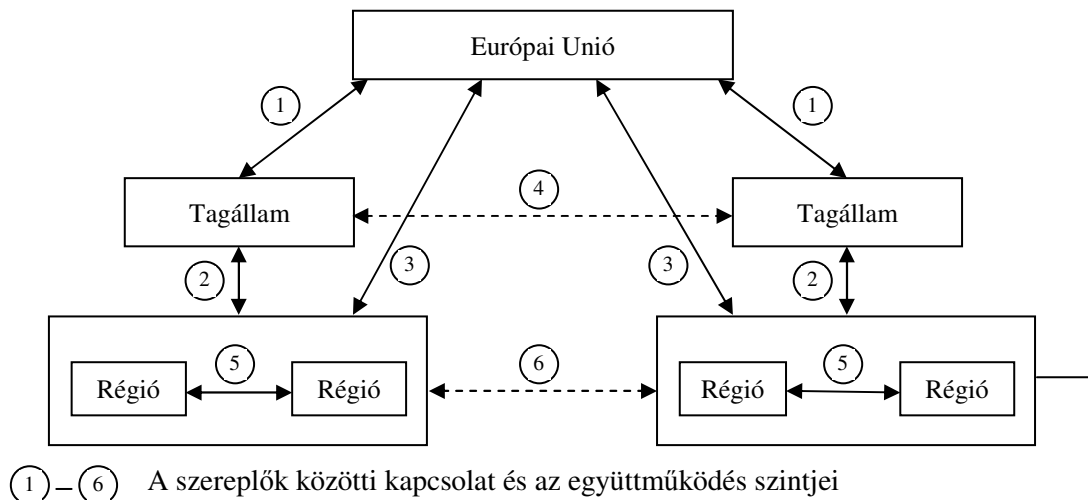
A Jelentés a jövőre nézve kiemeli, hogy fokozni kell a régiók és az országok közötti határok átjárhatóságát, az elérhetőséget és a területek jobb egymáshoz kapcsolódását. A közlekedési szempontból közelebb kerülő régiók között növekednek, intenzifikálódnak a gazdasági kapcsolatok, fokozódik a verseny és az együttműködés, aminek következtében növekszik a termelékenység és a foglalkoztatás. Természetesen a lehetséges előnyök nagyban függenek a régió versenyképességi szintjétől, hiszen a nagyobb nyitottság, egy kevésbé fejlett régió szempontjából kiszolgáltatottságot és versenyhátrányt is jelenthet, amit egyéb gazdasági ösztönzőkkel kell ellensúlyozni. (*EUROPEAN COMMISSION* [2007] p. 64.)

7.2. AZ EURÓPAI UNIÓ INTEGRÁCIÓ ERŐSÍTŐ POLITIKÁJA

Az 1957-es Római Szerződés még csak általában tett említést arról, hogy a tagállamoknak a gazdasági egység megteremtését, valamint a harmonikus fejlesztést a tagállamok régiói közötti különbségek csökkentésével, és az elmaradott területek felzárkóztatásával kell orvosolniuk. Az 1987-ben életre hívott *Egységes Európai Okmány* már részletesen tartalmazta a regionális politika fő elveit, és meghatározta eszközeit.

A Maastrichti Szerződés aláírásával párhuzamosan megalakult a Régiók Bizottsága, amely áttörést jelentett a regionális döntéshozatali rendszer megalkotásában, mert a Régiók Bizottsága az ágazati és funkcionális döntéselőkészítő szervekkel azonos hierarchikus szinten volt képes a regionális érdekek képviselésére. (*EC* [1986], *Gazdag* [1999], *Czuczai-Ficzere* [1998]) (Lásd 7/3 ábra)

A regionális politika koordinációs dimenziói az Európai Unióban



7/3 ábra

Forrás: Armstrong-Taylor, 1993. p. 287, in Horváth [2001], p. 335

A regionális politika később a súlyának megfelelő helyet kapott a közösségi jogban is. Az 1957-es Római Szerződés még csak általános megfogalmazásban tartalmazta a tagállamok gazdasági egységének megteremtését, amit össze kell kapcsolni az egyes régiók közötti különbségek csökkentésének céljával. A következő lépésben az Egységes Európai Okmány 1987-ben rögzítette, majd azt követően az 1992. évi Maastrichti Szerződés 130a-e cikkei – a jelenleg hatályos *Treaty (EU Alapszerződés)* 158-162 cikkei – tartalmazzák részletesen a regionális politika és a társadalmi kohézió főbb céljait és eszközeit:

- „Átfogó harmonikus fejlődésének előmozdítása érdekében a Közösség úgy alakítja és folytatja tevékenységét, hogy az a gazdasági és társadalmi kohézió erősítését eredményezze
- A Közösség különösen a különböző régiók fejlettségi szintje közötti egyenlőtlenségek és a legkedvezőtlenebb helyzetű régiók vagy szigetek — a vidéki térségeket is beleértve — lemaradásának csökkentésére törekszik.
- A közösségi politikák valamint a belső piac kialakításánál és végrehajtásánál, figyelembe kell venni a fenti célokat, és azoknak hozzá kell járulniuk ezek eléréséhez.
- A tagállamok úgy folytatják és hangolják össze gazdaságpolitikájukat, hogy a fenti célokat elérjék.
- A Közösség e célok elérését a strukturális alapok, az Európai Beruházási Bank és az egyéb meglévő pénzügyi eszközök révén támogatja.
- Az Európai Regionális Fejlesztési Alap rendeltetése, hogy elősegítse a Közösségen belüli regionális egyenlőtlenségek orvoslását a fejlődésben lemaradt térségek fejlesztésében és strukturális alkalmazkodását, felzárkózását valamint a hanyatló ipari térségek átalakítását.
- A Tanács által ugyanennek az eljárásnak megfelelően létrehozott Kohéziós Alap pénzügyi hozzájárulást nyújt a környezetvédelmi, illetve a közlekedési infrastruktúra területén a transzeurópai hálózatokra vonatkozó projektekhez.”

EU [2006] 158-162 cikkei

A Strukturális Alapoknak az Egységes Európai Okmány létrejöttét követő átalakítása óta a második reformot az 1991. decemberi maastrichti ülés indította el. A Maastrichti Szerződés aláhúzta a regionális politika jelentőségét, mint közösségi fejlesztések kulcselemét. A szerződés a gazdasági és társadalmi kohéziót erősítendő a szegényebb tagállamok számára egy teljesen új alap, a Kohéziós Alap létrehozását is előírta. Az EU felismerte, hogy a Közösségnek szorosabb gazdasági és politikai egység irányába kell továbbfejlődnie, máskülönben a gazdasági és politikai konvergencia veszélybe kerülhet a gazdasági és társadalmi kohézió erősítése nélkül.

Az új jogi szabályozás a régiók jelentőségét, szerepét nagymértékben megnövelte. A beavatkozási térségek lehatárolása és az Alapok forrásaink elosztása azóta egy igen összetett és kifinomult statisztikai adatokra épülő támogatási rendszer alapján történik. A pontos adatszolgáltatás és az igazságos elosztás követelménye nagy kihívást jelentett a regionális statisztika számára is, hiszen a társadalmi-gazdasági folyamatokat nagyobb, összetettebb közigazgatási, döntéshozatali és tervezési rendszereken keresztül kellett megfigyelni, irányítani. Ekkortól vált fontossá a máig használatban lévő, és az EU források elosztásának alapjául is szolgáló három regionális szintet tartalmazó, korábban csak statisztikai adatgyűjtési céllal létrehozott NUTS rendszer.

Az EUROSTAT által kidolgozott rendszer három regionális (NUTS 1-3) és két lokális (NUTS 4-5, illetve LAU 1-2 [*Local Administration Unit, Helyi Adminisztrációs Egység*]) szintet különböztet meg. Az egyes területek lehatárolása és az egyes NUTS szintek országonként való meghatározása a tagállami szuverén döntések eredményeképpen alakult ki. Ennek megfelelően nagyon eltérő területű és eltérő lakosságsszámmal bíró régiók alakultak ki. A később csatlakozó országok – így Magyarország – esetében is a régiók az Európai Bizottság, az EUROSTAT és a tagállam között folytatott tárgyalások eredményeképpen alakultak ki. Az elsődleges cél természetesen az volt, hogy a tagállam közigazgatási rendszere a célterületként kijelölt NUTS-2 szinten lehetővé tegye a Strukturális Alapok támogatásainak eredményes felhasználását.

Az 1988. évi reform után a jelen időszakban is a Strukturális Alapokból támogatható régiók kedvezményezettségét a NUTS-2. szintet alapul véve sajátos kritériumok, ún. *célkitűzések* alapján állapítják meg. Ezek a célkitűzések a NUTS-2 szintű régiók

fejlettségéhez, illetve az átlagos fejlettségi szinthez képesti helyzetük alapján határozza meg a rendelkezésre álló támogatásokat és azok felhasználásának rendszerét.

A Strukturális Alapok termelő beruházásokat, infrastruktúra fejlesztéseket, belső potenciál erősítését célzó programokat, oktatást, gazdaságfejlesztést, munkahelyteremtő intézkedéseket és még egy sor olyan, a régiók fejlődését, felzárkózását elősegítő tevékenységet támogatnak, amelynek várhatóan kézzelfogható és mérhető eredménye van a társadalmi, a szociális kohézió, valamint a gazdasági prosperitás területén. A Strukturális Alapok támogatnak szinte minden, a területek együttműködését és kapcsolatát erősítő intézkedést.

Ezen magasztos célok mellett azonban néhány korlátozó tényezőt is figyelembe kell venni. Az EU *nem támogatja semmilyen, a szabad versenyt korlátozó, vagy torzító beavatkozásokat*. A Szerződés 87. cikke szerint: "... a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet." EC [2006] p. 76.

A rendelet következő bekezdés azonban taxatív felsorolja a közös piaccal összeegyeztethető támogatásokat.

(*Palánkai - Kengyel* [2003], *Hajdú* [2001], *Horváth* [2001])

7.3. AZ EU REGIONÁLIS POLITIKÁJÁNAK HATÁSA A TERÜLETI KOHÉZIÓRA

A Kohéziós és Strukturális Alapok támogatásai ellenére a tagállamok és az egyes régiók között még mindig jelentős fejlettségi különbségek mutatkoznak. A gazdasági és szociális kohézióról, az Európai Unió országainak és régióinak helyzetét bemutató 2007. májusban megjelent 4. Kohéziós Jelentés adatai alapján a legjobban fejlett tagország Luxemburg (251,0) és a legkevésbé fejlett Bulgária (33,2) között az EU átlagos fejlettségi szintéhez képesti arány adataiban több mint 7,5-szeres a különbség. Ha regionális szinten hasonlítjuk össze az ugyancsak legfejlettebb Luxemburg, és a legelmaradottabb romániai észak-keleti régiót (23,6) az eltérés több mint tízszeres. A statisztikai torzítások érdekében kihagyva a két szélső értéket, Belgium

leggazdagabb régiója (Brüsszel) (248,3) és Bulgária legszegényebb régiója (25,6) között *még mindig közel tízszeres a fejlettségi különbség*. Ha leggazdagabb és a legszegényebb régióknak – az EU átlaghoz képesti százalékos eltérés számaiban kifejezett – *országos átlagát (országon belül)* tekintjük, akkor az átlagos eltérés az országok leggazdagabb és a legszegényebb régiói között körülbelül kétszeres. (Lásd 7/1 ábra.) (EUROPEAN COMMISSION [2007])

A régiók eltérő tőkellátottsági, foglalkoztatási és versenyképességi mutatóinak tanulmányozásakor nem szabad elfelejtkeznünk arról, hogy a geopotenciális helyzetből, eltérő történelmi és politikai adottságokból származó eltérő fejlődési pályák következtében *jelentős különbségek állnak fenn a régiók infrastruktúra ellátottsági szintjében is: a közlekedési- távközlési- energia-hálózatok kiépítettségében és ezek fizikai, minőségi színvonalában. Ezek a tényezők nagyban, néhány esetben döntően befolyásolják a régiók versenyképességét, piaci lehetőségeit.* (Kengyel [2002])

A EU gazdaságilag fejlettebb régiói az alap infrastruktúrákkal sokkal jobban ellátottak, amelyek versenyelőnyük, piaci alkalmazkodó képességük és versenyképességük alapját képezik. (EUROPEAN COMMISSION [2007])

Az Európai Unió számos eszközzel igyekszik erőfeszítéseket tenni az egyenlőtlenségek csökkentése és a fejlettségi szintekben mutatkozó eltérések kedvező irányú befolyásolása érdekében. Az EU a kiegyensúlyozott fejlődés, és a területi kiegyenlítődés elérése érdekében végzett tevékenységének mozgástere azonban a költségvetési szempontból viszonylag csekély. Ahogyan azt Kengyel Ákos tanulmányában leírja, a kormányok az EMU létrejötte után is maguknál tartották a fiskális politikai stabilizáció feletti ellenőrzést, így a stabilizációs szerepet is nekik kell betölteniük. (Kengyel [2007])

Az 2005. decemberi csúcstalálkozón született megállapodás, amely az EU bruttó nemzeti jövedelmének (GNI) 1,0 %-ában határozza meg az EU kiadási plafont, nem teszi lehetővé, hogy az Európai Unió költségvetése, kiadási oldala döntően eltérítse a régiók fejlődési ívét, és alapjaiban befolyásolja gazdasági körülményeiket. Az elmúlt évtizedben az Európai Unió költségvetése a gyakorlatban az Unió GNP-jének 1,1 %-át tette ki. Összehasonlításképpen, a nemzeti költségvetések a tagországok megtermelt

jövedelmének, GNP-jének 35-65%-át osztják újra. Már az 1977-ben megjelent *Mac Dougall* jelentés a GDP 20-25 százalékát kitevő erőforrás transzfer szükségességét állapítja meg ahhoz, hogy egy laza konföderatív jellegű Európa lényeges változásokat, előrelépést tudjon elérni a régiók közötti fejlettségi különbségek csökkentésében. Olyan körülmények között, amikor a fiskális politikai hatásköröket a nemzeti kormányok gyakorolják, nem várható el reális célként az, hogy az EU költségvetése stabilizációs szerepet is betöltsön. (*Kengyel* [2007], *Mac Daugall* [1977])

Kengyel véleményével azonosulva elmondható, hogy az EU esetében a közös célok elérése érdekében makroökonómiai és strukturális okok miatt mind az Unió, mind a tagállamok szintjén szükség lenne a közkiadások növelésére. Pedig az EU-n belüli kohézió erősítése érdekében szükséges növekvő arányú redisztribúció lényegében definíciószerűen az európai uniós költségvetés feladata lenne. Az Unió szintjén *a magasabb költségvetés elfogadását tiltó rendelkezés, vagy szerződésbeli előírás nem akadályozza*. Amennyiben az EU tagállamok egyetértének az uniós költségvetés bevételeinek emelésében, és ezzel az EU lehetőségeinek kiterjesztése mellett döntenének, ebben az esetben *lenne lehetőség* a kohéziós és strukturális politika újragondolására, szerepvállalásának megerősítésére. A korlátokat egyedül a bevételi források megnöveléséhez szükséges egyhangúság, és a költségvetési plafon megemeléséről szóló kormányközi megállapodás jelenti. (*Kengyel* [2004/a])

A fent említett *Mac Dougall* jelentés kapcsán vált ismertté az ún. *Hoover-mutató*. A *Hoover index* az egyik legelterjedtebb, legáltalánosabban használt területi egyenlőtlenségi mutató. Azt adja meg, hogy az egyik vizsgált ismerv, társadalmi-gazdasági jelenség mennyiségének *hány százalékát kell a területegységek között átcsoportosítanunk ahhoz, hogy területi megoszlása a másik jellemzőével azonos legyen*. A területi kutatásokban leggyakrabban a népesség területi eloszlásával vetjük össze különféle társadalmi-gazdasági tartalommal bíró mennyiségi ismérvek eloszlását. (*Mac Daugall* [1977], *Nemes Nagy J* [2007], p. 13.)

A Hoover-mutató képlete:

$$H = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n |x_i - f_i| \quad \sum x_i = 100$$

$$\sum f_i = 100$$

Jelölések:	Értelmezése:
ahol: x_i és f_i két megoszlási viszonyszám, melyekre fennállnak a fenti összefüggések	A <i>Hoover-index</i> két mennyiségi ismerv területi megoszlásának eltérését méri. A mutató szimmetrikus, a két összevetett megoszlás szerepe, sorrendje felcserélhető
Mértékegysége: %	Értékkészlete: $0 \leq h \leq 100$

A mutatószámot *Robin-Hood -indexnek* nevezzük abban a speciális esetben, amikor a jövedelem és a népesség területi eloszlásának egyenlőtlenségeit mérjük vele. A mi esetünkben tehát:

H = az ún. Robin Hood index értéke (%)

x_i = az i régió részesedése (%) az összjövedelemből

f_i = az i régió részesedése (%) az össznépességből

„Az elnevezés mögött a következő gondolat áll: vajon az összjövedelem hány százalékát kell elvenni a gazdagoktól (az átlag fölötti jövedelemmel rendelkezőktől) és odaadni a szegényeknek (az átlag alatti jövedelemmel rendelkezőknek) ahhoz, hogy kiegyenlítődjenek a jövedelmi különbségek a vizsgált terület egységek között, vagyis az egy lakosra jutó jövedelem minden terület egységben azonos, az átlaggal egyenlő legyen. Ebben a hipotetikus esetben az index értéke nulla. Viszont minél nagyobb a kapott érték, annál jelentősebb a jövedelem és a népesség területi eloszlásának eltérése, azaz a területi jövedelem egyenlőtlenség. Mivel a jövedelemvizsgálatok esetében értelmetlen, hogy valamely csoport vagy terület egység népességaránya 0 legyen, a Robin Hood index maximális értéke nem 100. hanem $100 - \min(f_i)$...

A településszociológia is a Hoover-index logikáját használja leggyakrabban a társadalmi csoportok térbeli koncentrációjának, egymástól való lakóhelyi elkülönülésének, elemzésekor. *Disszimilaritási indexnek* nevezzük abban az esetben, ha két népességcsoport területi elhelyezkedésének különbségét mérjük vele.”

Nemes Nagy [2007], p. 13

A 2004. május 1-én létrejött 25 tagú, majd az azóta 27 tagországot számláló Európai Unióra vonatkoztatva *Csizmadia Szilárd* végzett számításokat, a harmadik kohéziós jelentés alapján. Tekintettel arra, hogy a 2007. májusi, 4. Kohéziós Jelentés is 2004. évi táblázatos adatokat közöl, így eredményeinek frissítésére nem volt lehetőség:

A Hoover-mutató értéke az Európai Unióban

	EU15	EU25	EU27
Régiók száma	211	252	266
Hoover mutató értéke (Robin Hood-index)	9,9	14,1	16,3

7/1 táblázat

forrás: Csizmadia [2007] p. 9.

A közölt számítás szerint, tehát amíg a 2004. május 1-én fennálló 25 tagú Európai Unióban *a megtermelt jövedelmek 14,1%-át* kellett volna a gazdagabb régiókból a szegényebbekbe átcsoportosítani, addig a 2007. január 1-én létrejött 27 tagú Európai Unióban ehhez már *a közös jövedelmek 16,3%-ára* lenne szükség. (Csizmadia [2007] p. 9.)

A legfejlettebb és a legfejletlenebb régiók közötti jövedelmi különbségek az utóbbi időben nem mérséklődtek, sőt az EU keleti kibővülésével a területi fejlettségi különbségek még nagyobbak lettek. A régiók gazdasági teljesítőképességét elsősorban gazdaságuk ágazati szerkezete határozza meg. A mezőgazdasági országok (pl. Írország, Olaszország, Portugália, Magyarország, Görögország) agrárregiói a GDP mutatók tekintetében jelentősen az EU átlag alatt vannak, jövedelmük növekedési üteme is mérsékeltebb. A fejlett ipari régiók (Németország, Észak-Franciaország, Észak-Spanyolország, Közép-Anglia) teljesítőképessége meghaladja az Unió átlagait, és növekedési üteme is magasabb. A gazdasági tevékenység igen nagy mértékben koncentrálódik a magasan urbanizálódott térségekbe. Az 500 fő/km² feletti népsűrűségű régiók az Európai Unió összterületének csak 4%-át adják, az ezen élő lakosság viszont az össznépesség 50%-át képviseli.

(EUROPEAN COMMISSION [2007])

A nagyvárosok dinamikus fejlődése és a vidéki, perifériális területek leszakadása tovább mélyíti a területi jövedelmi különbségeket. A területi egyenlőtlenségek alakulásában elsősorban – a gazdaságszerkezeti és történelmi, társadalompolitika örökségből adódó elmaradottságon túl – a termelékenység és foglalkoztatási tényezők játsszák a legnagyobb szerepet. Minél magasabb egy adott régió termelékenységi színvonala (egy foglalkoztatottra jutó GDP arány) és foglalkoztatási

rátája, várhatóan annál magasabb lesz az egy lakosra jutó előállított termék (fajlagos GDP) értéke. *Horváth [2001]*

A termelékenységi különbségek kedvezőtlenül párosulnak a rendelkezésre álló termelési feltételekkel. A gazdagabb régiókban szinte összehasonlíthatatlanul kedvezőbbek a modern távközlési, közlekedési viszonyok (út- és vasúti hálózat, légiközlekedési lehetőségek), képzettebb munkaerő, kiépültebb a kutatás-fejlesztési infrastruktúra, és stabilabb a vállalkozásoknak szolgáltatást nyújtó intézményi háttér. (*Horváth [2001]*)

7.4. KOHÉZIÓS ÉS REGIONÁLIS EU FORRÁSOK A KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSÉHEZ

A 1993-2006. időszakban a Maastrichti Szerződés alapján az 1164/94 EC rendelettel létrehozott, és az 1264/99, valamint az 1265/99 EC rendeletekkel módosított **Kohéziós Alap** az alacsonyabb jövedelemmel rendelkező tagállamok gyorsabb felzárkóztatását, fejlődésük elősegítését szolgálta. Az Alap a közösségi átlag 90%-át el nem érő GNI-vel rendelkező, kevésbé fejlett *tagországoknak* nyújt segítséget a gazdasági és monetáris unióban való részvételhez előírt kritériumok teljesítése érdekében. A támogatást tehát nem *régiók*, hanem *tagállamok* kapják, a transzeurópai hálózatok kiépítését elősegítő és a környezetvédelemmel összefüggő fejlesztéseikhez. A következő programozási időszakra vonatkozóan az Alap működését a 1164/94 EC rendeletet felváltó 1083/2006 EC és 1084/2006 EC rendeletek határozzák meg. A fenti kritériumok az új rendeletek alapján az említett 2007-2013. időszakra továbbra is fennállnak.

A Strukturális Alapok közül az **Európai Regionális Fejlesztési Alap** (ERFA) nyújt a közlekedési infrastruktúra fejlesztéséhez támogatást. A 2007-2013. programozási időszakra vonatkozóan a 1083/2006 EC rendelet egybefoglalva határozza meg a Kohéziós Alapra és a Strukturális Alapokra vonatkozó általános szabályokat. A rendelet három célkitűzésen keresztül nyújt támogatást:

1. célkitűzés: konvergencia

Célja, hogy felgyorsítsa a konvergencia folyamatát a legkevésbé fejlett tagállamokban és régiókban azáltal, hogy a fizikai és emberi tőkébe való jobb minőségű beruházással javítja a növekedés és a foglalkoztatás feltételeit, fokozza az innovációt és a tudásalapú társadalom fejlődését, gazdasági és társadalmi

változásokhoz való alkalmazkodó képességet, a környezet védelmét és a fizikai infrastruktúra fejlődését.

2. célkitűzés: regionális versenyképesség és foglalkoztatás

Célja, hogy növelje a régiók versenyképességét, vonzerejét, foglalkoztatási rátáját, felkészülve a kereskedelmi nyitáshoz kapcsolódó gazdasági és társadalmi változásokra. Támogatja a humán tőkébe való beruházás minőségének javítását, az innovációt, a tudásalapú társadalom, a vállalkozói szellem és a vállalkozások alkalmazkodóképességének elősegítését. A konvergencia célkitűzéshez hasonlóan szintén támogatja az elérhetőség javítását és a környezet védelmét.

3. célkitűzés: európai területi együttműködés

Célja, hogy erősítse a közös helyi és regionális kezdeményezések útján létrejövő határokon átnyúló regionális és a transznacionális együttműködést, valamint az interregionális tapasztalatcserét.

A közlekedésfejlesztési intézkedések nagy többsége az 1. (konvergencia) célkitűzés keretében számíthat támogatásra. A konvergencia célkitűzés alapján a Strukturális Alapokból (ERFA) azok a NUTS 2 szintű régiók kaphatnak támogatást, amelyek vásárlóerő paritáson mért és közösségi alapon számított egy főre eső bruttó hazai termék (GDP) adatuk nem éri el az EU-25 GDP átlagának 75%-át. A Strukturális Alapok tehát *alapvetően régiókat támogatnak*. A nagy volumenű közlekedésfejlesztési intézkedéseket a Kormány döntése alapján egyetlen közlekedési operatív programba sűrítették, és arról a központi kormányzat dönt, tehát ezen a területen – érthetően – nem, vagy csak áttételesen érvényesül a regionális döntési, forráselosztási szempont.

A konvergencia célkitűzés forrásaiból a hét magyarországi régió közül 6 kaphat támogatást. A Közép-Magyarországi Régió fejlettségi szintje az EU-25-öket figyelembe véve már meghaladja a GDP-átlag 75%-át, ezért a 2007-2013. időszakban átmeneti támogatásban részesülő régióknak minősül. A 1083/2006 EC rendelet külön foglalkozik az előző időszak támogatási rendszeréből kieső, az EU-15-ről és EU-25-re vonatkozó átlagszámítás adatainak megváltozása miatt hátrányos helyzetbe kerülő régiókkal, illetve a jogosultsági plafont már átlépett, de a korábbi időszakban még támogatott régiókkal, melyeket ún. átmeneti támogatásban részesít.

A Közép-Magyarországi Régió is ez utóbbi megfontolás miatt, összesen 140 millió euró átmeneti többlet-támogatáshoz jut, a 2. célkitűzésbe való bekerüléséhez kapcsolódóan.

A központi ágazati közlekedési operatív programon kívül a régiók saját – ugyancsak a Strukturális Alapok forrásaiból finanszírozott – regionális operatív programjaikon belül is lehetőség nyílik közlekedésfejlesztési beruházásokra. A fő vasúti, gyorsforgalmi úthálózati fejlesztések, valamint a régiók közötti térségi elérhetőséget biztosító 1, 2, 3 számjegyű utak fejlesztése központilag, a KözOP-on keresztül történik, de például a települési, kistérségi 4 és 5 számjegyű utak fejlesztése a regionális operatív programokon belül, régiós döntési rendszerben valósul meg.

Mivel a régiók szintén kiemelt fontosságúnak tartják saját területükön belül a közlekedési hálózat fejlesztését, optimális kialakítását, ezért számítani lehet arra, hogy a ROP-okon belül (hozzávetőlegesen 2-300 milliárd forint) további fejlesztési források felhasználására kerül sor a regionális közlekedési hálózatok fejlesztése érdekében. Nagy feladatot jelent a közlekedési tárca számára, hogy a közlekedési hálózatok szektoronkénti megosztásában (közút-vasút), a főúthálózat-fejlesztések hálózati összehangolásában, valamint a területfejlesztési igényekkel való egység megteremtésében megfelelőképpen járjon el. Ehhez számos több szintű- és több szempontot figyelembe vevő kiterjedt egyeztetési folyamatra van szükség, amiről részletesebben szólok a 8. fejezetben.

KÖZOP Pénzügyi Keretek

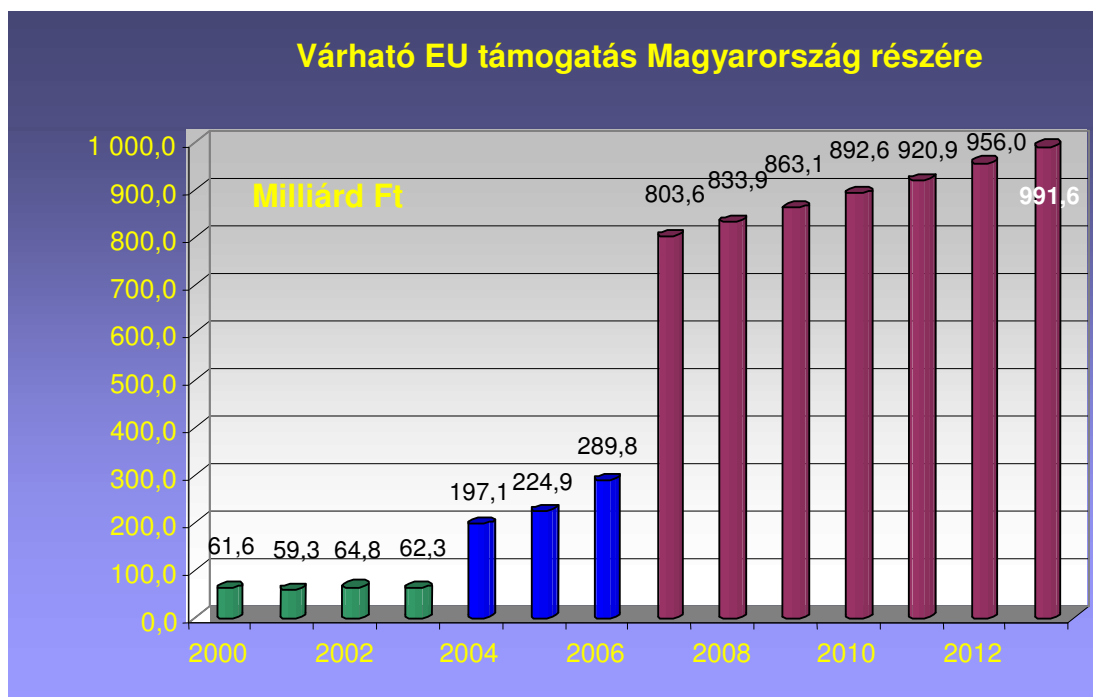
A Kohéziós Alap és az ERFA 2007-2013. időszakra vonatkozó költségvetését az Új Magyarország Fejlesztési Terv rögzíti. A jóváhagyott ÚMFT adatai szerint a fejlesztésekhez a Kohéziós Alapból 8642,3 millió euró (folyó áron) áll rendelkezésre. Ebből a jelen időszakra 4544,4 millió eurót lehet közlekedésre fordítani, a többi a környezetvédelmi fejlesztésekhez társul. Az ERFA kereteiből 1679,0 millió euro áll a közlekedésfejlesztési intézkedések rendelkezésére. Ez összesen tehát 6223,4 millió euró, azaz, – 271 Ft/euró átlagos árfolyammal számolva – a 7 év tekintetében 1686,5 milliárd forint teljes EU támogatási volument jelent. A központi kormányzat – igen optimista becslést feltételezve – mindenütt a maximális 85%-os támogatási arányt tekinti irányadónak, ami azt jelenti, hogy a 15%-os hazai költségvetési források

hozzárendelésével a 2007-2013. időszakban összesen a központilag irányított Közlekedési Operatív Programon keresztül 1980 milliárd forint (közel 2000 milliárd forint) fejlesztési összegű program valósítható meg.

Ez azonban egy elméleti, teoretikus érték, mert ezt egyrészt nagyban befolyásolni fogják *az EU által a projektekre ténylegesen meghatározott támogatási arányok*, másrészt a források lehívására vonatkozó N+2, N+3 szabály erősen korlátozza a források lehívásának időbeli ütemezését. Az N+2, és N+3 szabályok optimalizálásra számos elmélet és számítás eljárás készül, készült, azonban a projektek előkészítettségi helyzetének és a szaktárca projektek ütemezésével kapcsolatos elképzeléseinek változékonysága függvényében ezek a lehívási és projekt megvalósítási ütemtervek, rendkívül sok tényezőtől függenek.

Szerencsére az Európai Unióval megkötött megállapodás (az NSRK, ÚMFT), és a vonatkozó Operatív Program pénzügyi táblák csak éves ütemben rögzítik a rendelkezésre álló forrásokat (ami meghatározza a lehívási lehetőségeket). Az egyes OP prioritásokra fordítható összegeket az OP egy összegben adja meg a 7 évre, ami együttesen az évek mentén az egyes prioritások közötti szabad átcsoportosításra ad lehetőséget, hiszen a lehívási végösszegeknek prioritási szinten, összességekben, az időszak végén kell teljesülniük, ezek *menet közbeni egymáshoz viszonyított lehívási aránya nincsen meghatározva, ami a rendszernek viszonylag nagy szabadságfokot biztosít.*

Magyarország várható támogatási forrásai 2000-2013. évek között



7/4 ábra

forrás: Hamarné Szabó Mária [2005]

7.5. A FORRÁSOK TERVEZETT FELHASZNÁLÁSA

7.5.1. A KÖZOP forrásai, fejlesztései

A 2007-2013. időszakra érvényes 1083/2006 rendelet előírja, hogy az Alapokból támogatást igénylő tagországoknak ún. Nemzeti Stratégiai Referencia Keretet kell elkészíteniük, és az EU Bizottsághoz benyújtaniuk. A korábbi időszak Nemzeti Fejlesztési Tervét felváltó dokumentumot a kormány Új Magyarország Fejlesztési Terv (ÚMFT) néven készítette el és egyeztetette az EU Bizottsággal. Az okmányt ünnepélyes keretek között 2007. május 9-én írták alá.

Az ÚMFT 2. prioritása foglalkozik a közlekedésfejlesztéssel. Összesen öt *al-prioritásban*, (ún. *célkitűzésben*) határozza meg a fejlesztendő területeket. Az ÚMFT hatásterületének lehatárolásához először ún. *beavatkozási területeket* jelöl meg a következők szerint :

- **az ország nemzetközi elérhetőségének javítása:**
 - a gyorsforgalmi úthálózat bővítése a TEN vonalakon,
 - a vasúti fővonalak korszerűsítése,
 - folyami infrastruktúra bővítése;
- **a térségi elérhetőség javítása,**
 - a közúthálózat fejlesztése, a főutak teherbíró képességének növelése,
 - regionális közlekedési szövetségek felállítása;
- **a városi és agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése**
 - kötöttpályás közösségi közlekedés fejlesztése, intermodális kapcsolatok,
 - az elővárosi vasútvonalak fejlesztése és a helyi tömegközlekedéssel történő összekapcsolása,
 - a kerékpárutak építése,
 - forgalomcsillapítás a belvárosokban;
- **közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése**
 - különböző közlekedési módok összekapcsolása,
 - logisztikai központok, ipari parkok bekapcsolása a fő közlekedési hálózatba.

Az Európai Unió regionális főigazgatóságának képviselőivel folytatott tárgyalások eredményeképpen a Közlekedési Operatív Program *prioritásai* (prioritás-tengelyei) (*ÚMFT szerint célkitűzései*) a következőképpen alakultak:

1. Az ország és régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása

Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása az országon áthaladó autópályák és gyorsforgalmi utak fejlesztésén keresztül történik. A nemzetközi elérhetőséget és a nagyvárosok közötti kapcsolatot biztosító autópályák nagy része ma is TEN hálózati elem és a 2007-2013. időszakban a fejlesztések elsősorban erre, a TEN hálózati elemek további fejlesztésére koncentrálnak. Távlati célként fogalmazza meg az OP, a TEN hálózati viszonyban ma még közútként funkcionáló szakaszok gyorsforgalmi úttá fejlesztését.

A fejlesztéseken keresztül a prioritás célja az ország jobb bekapcsolása a nemzetközi gazdasági vérkeringésbe, a személyek, áruk szolgáltatások és a tőke áramlásának mind szabadabbá tétele. A tervek szerint ezen időszakban 320-350 km gyorsforgalmi út fejlesztésére kerül sor, ami nagyban elősegíti az ország átjárhatóságának és a régiók elérhetőségének fejlődését, ezen kívül közlekedésbiztonsági és a települési

környezet védelmében érzékelhető pozitív környezeti hatása is lesz. A prioritás teljes egésze közhasznú beruházként, központi programként valósul meg (kijelölt projektgazdák, nevesített projektek), ahol a feltételezett támogatási arány 85%. EU források tekintetében a prioritást teljes egészében a Kohéziós Alap finanszírozza.

2. Az ország és régióközpontok nemzetközi vasút (és vízi úti) elérhetőségének javítása

Az Operatív Program *pénzügyi táblázatai prioritások szerint kerültek meghatározásra*. A prioritások közötti átcsoportosítás csak az EU Bizottsággal folytatott előzetes egyeztetés alapján lehetséges. Mivel az EU a vasúti fejlesztést a környezetbarát közlekedési módok preferálása okán kiemelt fontosságúnak tartja, valamint szorgalmazza, hogy lehetőség szerint a vasúti fejlesztések a teljes közlekedésfejlesztési volumenben legalább 50%-ot képviseljenek, ezért a vasúti fejlesztések arányos elősegítése érdekében a nemzetközi vasúti fővonalak fejlesztésére *külön prioritás* került meghatározásra. A prioritáson belül elsősorban vasúti fővonalak rekonstrukciójára és modernizálására, valamint az egységes európai közlekedést, vasúti navigációt lehetővé tevő elektronikus vasútirányítási, vonatbefolyásolási rendszer telepítésére (ERTMS) kerül sor.

Cél a vasúti fővonalai átbocsátóképesség és kapacitás növelése, így a leromlott szakaszok felújítása mellett a 225 KN tengelyterhelés, a 2 vágányú vonalak építése és a 120-160 km/h pályasebesség biztosítása a cél. Az egységes európai vasúti közlekedést elősegítő ERTMS rendszer telepítésére az Európai Bizottság által elfogadott egységes, a vasúti hálózatok jelzéseire és kommunikációjára vonatkozó egységes műszaki szabályozás bevezetése miatt van szükség.

Ezek a telepítésre kerülő korszerű elektronikus forgalomirányító és biztosító berendezések egyrészt növelik a vasúti közlekedés biztonságát, másrészt elősegítik a forgalom szervezhetőségét és ezáltal a pálya nyújtotta lehetőségek jobb kihasználását. További cél, hogy a vasúti törzshálózaton növekedjen a villamosított vonalak hossza és aránya, így vasúti hálózaton mind műszakilag, mind a szolgáltatásokat tekintve minőségi változás történjen.

A program szerint mintegy 500 km vasútvonal felújítására, korszerűsítésére kerül sor. A prioritás teljes egésze közhasznú beruházként, központi programként valósul

meg (kijelölt projektgazdák, nevesített projektek), ahol a feltételezett támogatási arány 85%. Az EU források tekintetében a prioritást teljes egészében a Kohéziós Alap finanszírozza. A KözOP ezen prioritásában került elhelyezésre az EU által ugyancsak szorgalmazott, vízi közlekedés fejlesztésére kidolgozandó program, amely elsősorban a VII. páneurópai folyosót képviselő Duna, mint nemzetközi vízi út fejlesztését irányozza elő. A doktori értekezés lezárásakor a konkrét fejlesztésekről, amelyek várhatóan 2009-2013. időszakban valósulnának meg, konkrét döntés nem született.

3. A térségi elérhetőség javítása

A TEN-T hálózati elemekhez kapcsolódó, forgalmi és hálózati szempontból azokkal kapcsolatot teremtő, valamint a térségeken belüli elérhetőségeket biztosító főúthálózati rendszer fejlesztése valósul meg ezen prioritáson belül. A prioritás *kizárólag közúti fejlesztésekkel foglalkozik*. A célok között a régió városai és a régiót feltáró forgalmi, hálózati szempontból fontos, leromlott, és/vagy túlterhelt szakaszok fejlesztése szerepel. A beruházások jellegüket tekintve kapacitásbővítést eredményező szűk keresztmetszetek 4 sávós úttá fejlesztését, csomópontok biztonságosabbá és nagyobb átbocsátóképesebbé való fejlesztését, valamint települési elkerülő utak építését jelentik. Ebben a prioritásban kapott helyet a Csatlakozási Szerződésben szereplő, a Magyarországon korábban szabványos 10 tonnás tengelyterhelés 11,5 tonnás EU szabványhoz való alkalmazkodás biztosítására vonatkozó fejlesztések végrehajtása is. (*Kazatsay [2004]*)

A tervek szerint a prioritás megvalósításával mintegy 1000 km egy két és három számjegyű főút megépítésére, vagy felújítására kerül sor. A prioritás teljes egésze közhasznú beruházásként, központi programként valósul meg (kijelölt projektgazdák, nevesített projektek), ahol a feltételezett támogatási arány 85%. EU források tekintetében a prioritást teljes egészében az Európai Regionális és Fejlesztési Alap finanszírozza.

4. Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése

A prioritás elsődleges célja a különböző közlekedési módok összekapcsolását biztosító infrastrukturális beruházások támogatása. Ezek a hiányzó infrastrukturális

elemek lehetővé teszik az egyes közlekedési módok közötti átjárást (intermodalitást), és az egyes közlekedési- szállítási módok összekapcsolását, szinergikus együtt dolgozását. A prioritáson belül megvalósításra kerülő projektek egyfelől a nemzetközi kereskedelmi útvonalakhoz kapcsolódó intermodális logisztikai központok infrastrukturális összekötését, hálózati integrációját hivatottak javítani (bekötőutak, iparvágány leágazások stb.), másfelől a tervezett fejlesztések elősegítik a szállítási módok összekapcsolását, így az egyes szállítási, közlekedési módok jellemzőinek jobb kihasználását, ami hozzájárul a gazdaságosság, versenyképesség növeléséhez, és a remények szerint a környezet védelméhez is.

A tervezett fejlesztések pályázatos formában kerülnek meghirdetésre, mely pályázatokra kiemelt szervezetek (MÁV Zrt, NIF Zrt.) ugyanúgy jelentkezhetnek, mint önkormányzatok, gazdasági társaságok, és társulások. A prioritást az ERFA finanszírozza. Tervezett támogatási arány a beruházás jellegétől, jövedelemtermelő képességétől függően 50-85%-os. A tervezett támogatási volumen az egyes projekteknél 300-800 millió forint körüli. Ezen kívül a megfontolás tárgyát képezi ezen kívül ún. központi konstrukciókon keresztül előre meghatározott, kiemelt projektek támogatása is, amelyeket előre kijelölt projektgazdák valósítanak meg.

5. Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése

A prioritás célja a városok közösségi közlekedésének javítása, a zsúfoltság enyhítése, a közlekedésbiztonsági kockázatok enyhítése. További cél, hogy az egyéni közlekedéssel szemben a közösségi közlekedés valódi alternatívát nyújtó rugalmas, vonzó és gazdaságos, környezetkímélő közlekedési ág legyen. A fejlesztésekkel a közösségi közlekedés igénybevételére ösztönző, a városi környezetterhelést enyhítő intézkedésekre kerül sor. Itt elsősorban a nagyvárosok villamosvasúti fejlesztéseit kell megemlíteni, de ezzel párosulnak felszíni tereprendezési, forgalomszabályozási intézkedések, fejlesztések is. A hálózatfejlesztés területén egymással együttítható módon kerül sor a kötöttpályás közlekedési módok kiépítésére, fejlesztésére és a közlekedés feltételeit egyéb módon befolyásoló, javító intézkedésekre, így pl. P+R (*park and ride, parkolj és utazz*), B+R (*bike and ride, kerékpározz, és utazz*) parkolók kiépítésére, ahol a közlekedők járműüket otthagyva közösségi közlekedési eszközzel utazhatnak tovább. Ezen kívül forgalomcsillapító, forgalomszabályozó,

utastájékoztató, utasforgalmi kényelmi beruházásokra, intézkedésekre is sor kerül (pl. peronok átépítése, közös peron a könnyebb átszállás érdekében stb.).

A prioritás másik nagy célterülete az elővárosi közösségi közlekedési szolgáltatások fejlesztése, így ide tartozik a budapesti elővárosi vasúthálózat fejlesztése és az ehhez kapcsolódó járulékos beruházások. A Budapestre befutó 14 elővárosi vasútvonal (11 MÁV és 3 HÉV vonal) korszerűsítése a budapesti agglomeráció lakosságának a fővárosba- és onnan vissza történő közlekedését fogja elősegíteni, csökkenve ezzel a Budapestről kivezető főutak rendszeres zsúfoltságát.

A szorosan vett közlekedési infrastruktúra fejlesztésén, tehát vágányok, vasúti és egyéb kötött pályás infrastruktúra rendszerek kiépítésén túl sor kerül az egyes helyi és helyközi közlekedési rendszerek hálózati összekapcsolására, menetrendek összehangolására és az átszállást, valamint az utastájékoztatót elősegítő utaskényelmi, tájékoztatói rendszerek fejlesztésére is. Mindezen szempontok mellett a fejlesztések során nagy hangsúlyt kapnak az esélyegyenlőségi (speciális járművek, peronok stb.) és környezetvédelmi szempontok is.

Az 5. prioritáson belül kapott elhelyezést a fővárosi fejlesztéseket nagyban meghatározó 4. metró megépítésének támogatása is. A fővárosi közlekedés elősegítése tehát az új metróvonalon kívül új járműszerelvények (metró, villamos, elővárosi szerelvények) forgalomba állításával és az egyes eddig megszokott közlekedési eszközök teljesítőképességének kiterjesztésével, összekapcsolásával bővül (villamos-vonalak meghosszabbítása, hév-metó-villamos vonalak összekötése, hálózatba szervezése, stb.). A prioritás teljes egésze közhasznú beruházásként, központi programként valósul meg (kijelölt projektgazdák, nevesített projektek), ahol a feltételezett támogatási arány 85%. Az EU források tekintetében a prioritást teljes egészében a Kohéziós Alap finanszírozza. Az egyes prioritásokra jutó forrásokat lásd a 7/2 táblázatban.

Prioritási tengely euro, 1 euro = 271 Ft ezer forint	Forrás	Társfinanszírozás módja	Európai Unió finanszírozás (a)	Hazai finanszírozás (b)=(c)+(d)	Hazai indikatív felosztása		Összes finanszírozás (e) = (a)+(b)	Társfinansz. aránya (f)=(a/(e))
					Állami (c)	Magán (d)		
Az ország és régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása	KA	Közkiadások	1.182.619.139 320.489.787	208.697.495 56.557.021	208.697.495 56.557.021	0 0	1.391.316.635 377.046.808	85%
Az ország és régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása	KA	Közkiadások	1.721.106.773 466.419.935	303.724.725 82.309.400	303.724.725 82.309.400	0 0	2.024.831.498 548.729.335	85%
Térségi elérhetőség javítása	ERFA	Közkiadások	1.526.986.617 413.813.373	269.468.227 73.025.889	269.468.227 73.025.889	0 0	1.796.454.843 486.839.262	85%
Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése	ERFA	Közkiadások	152.074.457 41.212.178	26.836.669 7.272.737	26.836.669 7.272.737	0 0	178.911.126 48.484.915	85%
Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése	KA	Közkiadások	1.558.804.069 422.435.903	275.083.071 74.547.512	275.083.071 74.547.512	0 0	1.833.887.140 496.983.415	85%
Technikai segítségnyújtás	KA	Közkiadások	81.838.094 22.178.123	14.442.017 3.913.787	14.442.017 3.913.787	0 0	96.280.110 26.091.910	85%
ÖSSZESEN (euro)			6.223.429.149 1.686.549.299	1.098.252.203 297.626.347	1.098.252.203 297.626.347	0 0	7321.681.352 1984.175.646	85%

7/2 táblázat

A KÖZOP forrásainak felosztása a prioritások között 2007-2013. időszakra

forrás: KÖZOP IH adatok alapján a szerző szerkesztése

7.5.2. A Regionális Operatív Programok keretében megvalósuló fejlesztések

A csatlakozást követő 2004-2006-os tervezési időszakban egyetlen Regionális Operatív Program tartalmazta a térségi regionális fejlesztéseket. Ebben az időszakban a gyorsforgalmi, fővasúti fejlesztések finanszírozása a Kohéziós Alapból történt: az 1, 2, és 3 számjeggyel jelölt országos főutak és az elővárosi vasút fejlesztések a KIOP terhére történtek, míg a térségi fejlesztések, a négy és ötszámjegyű alsóbbrendű utak, valamint a térségi közösségi közlekedés fejlesztését a Regionális Operatív Program támogatta. Az egyes közlekedés-fejlesztések között az összhangot a GKM szakmai főosztályai igyekeztek biztosítani.

A Regionális Operatív Programok közlekedésfejlesztést tartalmazó prioritásai

Régió	Közlekedést tartalmazó prioritás	Közlekedésre fordított arány*	Közlekedésre fordított összeg EU+Hazai (euro)	Közlekedésre fordított összeg (millió forint)**
Nyugat-Dunántúli Régió	5.4. Környezetvédelmi és Közlekedési Infrastruktúra fejl.	50 %	53.383.775.	14.467,0
Dél-Alföldi Régió	3. Közlekedési Infrastruktúra fejlesztés	100 %	152.842.951.	41.420,4
Észak-Alföldi Régió	2. A regionális és helyi jelentőségű közl. infrastrukt. fejl.	100 %	210.109.689.	56.939,7
Közép-Magyarországi Régió	4.2. A verseny-képesség keret-feltételeinek fejlesztése	90 %	397.417.348.	107.700,1
Észak-Magyarországi Régió	3.3. Térségi közlekedés fejlesztése	100 %	106.592.233.	28.886,5
Közép-Dunántúli Régió	4. Helyi és térségi kohéziót segítő infrastrukturális fejlesztés	30 %	77.801.535.	21.084,2
Dél-Dunántúli Régió	4.4. Az elérhetőség javítása és környezetfejlesztés	50 %	104.841.395	28.412,0
ÖSSZESEN			1.102.988.926.	298.910,0

* a szerző becslése

** 271 Ft/euro árfolyamon számolva

A ROP-ok adatai alapján a szerző szerkesztése

7/3 táblázat, a szerző saját szerkesztése

A jelenlegi programozási időszakban Magyarország mind a hét régiójára külön Regionális Operatív Program készült. Ezek mindegyike tartalmaz olyan prioritást, amely – igen jelentős összegben – kíván közlekedésfejlesztési beruházásokat támogatni. Ezeknek a fejlesztési igényeknek a profilja, (közúti, városi közösségi és elővárosi vasútfejlesztések) nagymértékben megegyezik a KÖZOP-ban megfogalmazott célokkal.

Természetesen az egymástól távol fekvő városok, települések belső közlekedési hálózatának fejlesztésekor nem lépnek fel a fejlesztések összehangolásából származó külső problémák. Más a helyzet a közút közlekedés fejlesztésével. *A közúti közlekedési hálózatok csak akkor tudnak jól, szerepüket betöltve funkcionálni, ha azok fejlesztését összehangoltan végzik.* Egyrészt az egyes ágazatok (közút, vasút, közösségi közlekedés) szerepét és a funkcióit kell tisztázni, ugyanakkor az egyes Operatív Programokban szereplő fejlesztésnél szem előtt kell tartani, hogy az egyes Operatív Programokban lévő fejlesztések egymást kiegészítve, és az ágazati operatív programmal (így pl. a KÖZOP-pal) összhangban valósuljanak meg. Amennyiben a koordináció nem, vagy nem kellő mértékben valósul meg, úgy a régiók határain összehangolatlanság, koordinálatlanság, eltérő kapacitások, helyi túlterhelődések fordulhatnak elő.

Kedvezőtlen esetben az egyik vagy másik intézkedés kiolthatja a másikat, így a prioritásokban megfogalmazott célok nem teljesülnek és az összehangolatlanul, koncepciótlanul fejlesztett közlekedési hálózat nem felel meg az igényeknek, nem tudja betölteni célját, szerepét, illetőleg a koordinálatlan fejlesztések indokolatlan pazarlásokhoz, párhuzamosságokhoz vezetnek, ami további forrásokat von el a beruházást igénylő, kritikus területektől.

Sajnos az elmúlt időszak közúthálózat fejlesztést tekintve számos – pont ebből, az időbeli, és térbeli összehangolatlanságból eredő – hibás döntés, téves intézkedés és konkrét kár is keletkezett, gondoljunk a frissen felújított 3-as 35-ös úton a M3-M35 autópálya építési forgalma által keltett károokra, vagy a 6-os út felújítása mellett végzett M6 autópálya fejlesztésekre. Sajnos sok helyen a vasúti és a közúti fejlesztések is párhuzamosan folynak, amit az EU képviselői számos esetben szóvá tettek, és időről-időre nehezményeznek.

A közlekedési rendszer szerves, optimális fejlesztése érdekében *mindenképpen szükség van egy* – nem feltétlenül központi, döntéshozó hatalommal felruházott – *országos koordináló szervezetre*, amely javaslataival, a már létező, előre konszenzusos alapon megalkotott koncepciók mentén segíti a fejlesztés koordinációját, gondoskodik a párhuzamos fejlesztések elkerüléséről, és az egyes fejlesztési centrumok között a hatáskörök pontos, az egyes funkciókon, feladatkörökön alapuló elhatárolásától. (Lásd részletesen a 8. fejezetben.)

Szintén ellentmondásként kell egyrészt azt megemlíteni, hogy ma a három számjegyű utak, és az egyéb települést elkerülő főutak fejlesztése mind a központi közlekedésfejlesztési programban a KÖZOP-ban megjelenik, mind számos helyen felbukkan a regionális operatív programokban is. A három számjegyű főutak az országos törzshálózat részét képezik, így érdemes lenne fejlesztésüket forgalmi, hálózatfejlesztési szempontból is összehangolni, mert egyes esetekben fejlesztésük koordinátlansága hátrányosan befolyásolhatja az alsóbb rendű utak forgalmi, kapacitási viszonyait és ezzel hozzájárulhat az alsóbb rendű úthálózat túlzott igénybevételehez, vagy idő előtti tönkremeneteléhez.

Ugyanazon jelenségek előfordulhatnak olyan esetekben is, amikor ipari parkok, logisztikai központok infrastruktúrájának fejlesztése a hálózati szempontok figyelembe vétele nélkül ad hoc módon történik meg. A hiányzó, vagy nem megfelelő minőségű utak egy-egy váratlan, nagymértékű forgalmi igény megjelenése esetén egyrészt baleseti, forgalmi gócponttá válhatnak, másrészt fizikai tönkremenetelük a megnövekedett és előre nem tervezett igénybevételek hatására felgyorsulhat.

A regionális operatív programokban szereplő megvalósítandó projektek listája – az előző időszak tapasztalatait felhasználva – jórészt a térségben lakók igényeinek, valamint az ide érkező, vagy ide vonzott vállalatok, beszállítók igényeinek megfelelően, gazdaságfejlesztési, munkahely-teremtési, tökevonzó-képesség növelési céllal jött létre. Természetesen ezek a célok és indokok mind érthetőek, megszívlelendőek, de mégis szem előtt kell tartanunk, hogy egy-egy nagy forgalmat generáló, kiterjedt közlekedési-szállítási tevékenységet folytató és ezzel számottevő környezeti hatást jelentő cég telephelyének megválasztásához nem elegendő a lakosság számára munkahelyteremtő-képességet jelentő szempontokat mérlegelni,

hanem az externális hatások figyelembe vételével gondoskodni kell a káros környezeti hatások csökkentéséről és a megfelelő közlekedési környezeti infrastruktúra szerves kialakításáról is.

Ehhez véleményem szerint sok esetben kevés a Regionális Operatív Programokon belüli vizsgálat, hanem *kiterjedt, akár egy nagyobb területre, országrészre vonatkoztatott, forgalmi, környezetvédelmi és egyéb gazdasági hatásvizsgálatra is szükség van. Ehhez pedig mindenképpen szükség van a közlekedési hálózatok tulajdonságait, jellemzőit országosan ismerő, megfelelő szakképzettséggel, és információval ellátott szervezetre.* Mindenképpen indokolt tehát egy olyan központi koordinációs szervezet kialakítása és megerősítése, amely ezen feladatát betöltve a térségi, gazdaságossági, környezeti és hálózatfejlesztési szempontokat komplex módon, össz-közlekedési szinten tudja kezelni, és a fejlesztéseket koordinációs munkájának eredményeképpen tudja optimalizálni.

7.6. A KOHÉZIÓS POLITIKÁN KÍVÜLI EU FORRÁSOK

7.6.1. TEN-T forrás

A korábbi fejezetekben az Európai Unió közlekedéspolitikájánál bemutatott TEN-T hálózatok finanszírozásához a TEN-T 8013 millió eurós költségvetése áll rendelkezésre. Az EU szempontjából az európai *közlekedési hálózatok kiépítésének finanszírozása szempontjából ez az egyik legfontosabb forrás.* Az előirányzatok szerint évente 600 millió euró összeggel támogatják a határokon átvéelő közlekedési beruházásokat, és segítik a zsúfoltsággal terhelt szűk keresztmetszetek megszüntetését. A TEN-T forrásokból természetesen elsősorban a 884/2004/EK határozatban megjelölt 30 ún. *priority projekt* finanszírozására fordítják. Ennek természetesen számos Magyarországot érintő vonatkozása van, ahogyan azt a 3. fejezetben bemutattam. A TEN-T források általában három területre használhatók fel:

- tervezési vagy kivitelezési munkákhoz nyújtott támogatás
- a közlekedés terén kivitelezési munkákhoz nyújtott támogatások
- az Európai Beruházási Bankkal (EIB) vagy más pénzügyi intézmény által nyújtott kölcsönök kamatainak támogatása.

Az előkészítés-tervezés tekintetében általános szabály, hogy az elszámolható költségek 50%-a finanszírozható. Az említett prioritást élvező projekteknek a kivitelezés tekintetében az elszámolható költség 20%-át finanszírozzák, egyéb, nem közös érdekű projekt esetében a támogatási arány 10%.

A források ugyanakkor lehetővé teszik határon átnyúló együttműködések kiemelt finanszírozását is. A 2236/95/EK rendelet küszöbön lévő módosításának szövegtervezete szerint *a határon átnyúló szakaszok esetében az elszámolható (kivitelezési) költség 30%-a finanszírozható*. A TEN-T kiemelten foglalkozik az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer (ERTMS) fejlesztésével. A nyomvonalhoz kapcsolódó tervezési és kivitelezési munkák tekintetében a támogatási arány egyöntetűen 50%. A közúti, légi, belvízi és tengeri forgalmirányítási rendszerek fejlesztéséhez nyújtott támogatás általánosan az elszámolható költségek 20%-a. A Bizottság éves és több-éves munkaprogramok alapján dolgozik, a rendszeresen megjelenő felhívásokra lehet benyújtani a projekt javaslatokat, melyet a tagállammal folytatott konzultációt követően fogad el. (EC[2007], p. 19.)

7.6.2. Közösségi Kezdeményezések - Európai Területi Együttműködési Programok

Az 1999-2006. időszakban, és az azt megelőző időszakokban működő Közösségi Kezdeményezések (INTERREG, EQUAL, URBAN, LEADER, Phare CBC) 2007-2008. körül kifutnak. Ezek közül a határon átvívelő közlekedési és térségfejlesztési szempontból az INTERREG, és korábban a Phare CBC (Cross-Border-Cooperation, határon átnyúló együttműködés) jelentősek. Az INTERREG általános célja az Unió egész területén a harmonikus, kiegyensúlyozott és fenntartható fejlődés elősegítése. Az INTERREG célterületét tekintve három részre oszlik: határon átnyúló (A ág), transznacionális (B ág), és interregionális (C ág) együttműködés elősegítése közös célú projekteken keresztül. Az együttműködési programok között meg kell említeni az INTERREG III. B ágára épülő CADSES programot.

Az új 2007-2013. időszakban a közösségi kezdeményezések a Strukturális Alapok alaprendeletben (1083/2006/EK) megfogalmazott célkitűzések közé integrálódtak. Szerepüket egyre inkább az Európai Területi Együttműködés Programjai veszik át. A transznacionális együttműködési programok lényege, hogy egy adott szempontból a

több országot érintő területek közösen keressenek megoldásokat a térséget együtt érintő problémákra. A CADSES program hatékonyságának növelése érdekében a 2007-2013. időszakra a makro térséget két programtérre osztották. Az új időszakban Magyarország mindkét (közép-európai CES, dél-kelet európai SEES) programtérben teljes területével vesz részt. Az együttműködési programok prioritásai között egyértelműen és hangsúlyosan jelenik meg az elérhetőség: a közlekedési és távközlési szolgáltatásokhoz való hozzáférés, és a szükséges kapcsolatok rendszerek fejlesztése, a szolgáltatások minőségének javítása. Az együttműködő országok, területek (programtér) közösen készítenek helyzetelemzést, meghatározzák az együttműködési formákat és a program végrehajtásának mikéntjét. A SEES program tervezett ERFA forrása 206 millió euró, míg a CES programé 245 millió euró. A SEES OP tekintetében különösen nagy szerep jut Magyarországnak, hiszen a program kulcsintézményei (IH, Szakmai titkárság, Igazoló Hatóság Magyarországon) kaptak elhelyezést. A program kialakítását a programalkotó országok képviselőiből álló munkabizottság végzi. Magyar részről a SEES programban az ÖTM és a VÁTI Kht. közösen vesznek részt.

A VÁTI koordinálásában ezen kívül számos (Ausztriával, Szlovéniával, Romániával, és Szlovákiával közös) határon átnyúló területi együttműködési program egyeztetése van folyamatban. Ezekben a programokban kiemelt szerepet kap a közlekedés, a térségek közötti jobb átjárhatóság és elérhetőség kérdése. Az Európai Területi Együttműködési Programok jogi háttérét a 1082/2006/EK rendelet biztosítja. A programok megvalósításához az eljárásrendi, pénzügyi háttérét az ERDF alap, és a 1083/2006 EK rendelet (7. cikk!) biztosítja. Ez utóbbi rendelet 21. cikke szerint összesen a célokra 7.750.081.461 eurót (kb. 2054 Mrd Ft) tesz ki. Ennek 73,86%-a a határon átnyúló együttműködést segíti, 20,95%-a a transznacionális együttműködés érdekében használható fel, míg 5,19 az interregionális együttműködés erősítésére fordítódik.

7.6.3. A Schengen Alap

A Schengeni térséghez való csatlakozás elősegítése érdekében az Európai Unió a Csatlakozási Szerződés 35. cikkével hívta életre a Schengen Alapot. Az alap a Schengeni külső határok létrehozásának infrastrukturális fejlesztéséhez nyújt támogatást. Ezen kívül pénzügyi támogatást nyújt az információcsere, a határokon

belüli ellenőrzések, valamint a nemzetközi bűnügyi ellenőrzések fejlesztésére. A Schengen Alap keretében összesen 165 millió euró (körülbelül 43 milliárd forint) uniós forrás érkezik Magyarországra. A három egyenlő, évekre lebontott részletben érkező EU forrásokhoz 36 millió euró (közel 10 milliárd forint) önrészt biztosít a magyar kormány, amely döntően az uniós támogatáshoz kapcsolódó ÁFA értékét teszi ki.

A Schengen Alap felhasználásához kapcsolódó intézményrendszer alapvetően a Phare program mintájára épült fel, néhány kiegészítő sajátossággal. Ennek megfelelően a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség tölti be a Felelős Hatóság (Irányító Hatóság) szerepét, amely felelős a Schengen Alapból finanszírozott fejlesztések szabályszerű megvalósításáért. Az alap forrásainak felhasználása, és a kijelölt projektek megvalósítása szakmai közreműködő szervezetek bevonásával történik. A határ közeli – közlekedési vonatkozású – infrastrukturális projektek szakmai közreműködő szervezete a GKM (és háttérintézménye), az egyéb fejlesztéseket a VPOP és az IRM koordinálja. A források lekötésére 2006. december 31-ig volt lehetőség. A fejlesztések befejezésére, és a források felhasználására így már csak a folyamatban lévő projekteken belül van lehetőség.

7.6.4. EU Technikai segítségnyújtás, JASPERS

A JASPERS programot az Európai Unió hozta létre 2006. májusában az Európai Unió az EIB és az EBRD. Technikailag 2007. tavaszán kezdett el működni a luxemburgi székhelyű szervezet. A JASPERS egy olyan segítségnyújtási program, melynek keretén belül az újonnan csatlakozott 10+2 ország, amely mind jogosult a legmagasabb 1. célkitűzésbe tartozó támogatásra, olyan megalapozott nagyprojekteket nyújtson be az Európai Unióhoz elbírálásra, amelyeket az európai Unió nagy valószínűséggel el is tud fogadni. Az EIB és az EBRD szakértőinek közreműködésével olyan szakértői csapat dolgozik az EU (valamint az EIB és az EBRD) külön erre célra szánt támogatásai forrásaiból finanszírozva, amely áttekintve és folyamatosan konzultálva az említett tagországok képviselőivel lépésről-lépésre segíti őket a nagyprojektekkel kapcsolatos projekt előkészítési és pályáztatási tevékenységben, majd a projekt operatív elindításában annak érdekében, hogy a projekt lehetőség szerint sikeres legyen. Az operatív szakértői konzultációs támogatás környezetvédelmi, energiaipari és közlekedési nagyprojektek

előkészítéséhez és EU pályáztatásához használható fel. A konzultációs segítségnyújtás a teljes projekt ciklust magába foglalhatja a projekt előkészítésétől a projekt hazai vagy EU Bizottság általi elfogadásáig. A konzultációs támogatás tartalmazza az adott projekttel kapcsolatos műszaki, pénzügyi és gazdasági tanácsadást is. A segítségnyújtás elsődleges célja a szűk keresztmetszetek, bizonytalanságok megszüntetése és szakmai segítségnyújtás EU eljárásrendi, szabályozási, előre nem látható kérdések kezelésében (környezeti hatásvizsgálat, elszámolhatósági költségek, támogatási arány-számítás, stb.).

A JASPERS kifejezetten a nagyprojektekre fókuszál (50 millió euró feletti projektek közlekedés esetén). A JASPERS küldetése egyértelműen az, hogy segítse az újonnan csatlakozó tagországokat abban, hogy nagyprojektjeiket sikeresen nyújtsák be az Európai Unióhoz elbírálásra és így a jól előkészített, megfelelően pályáztatott és hamar jóváhagyást nyert projektek zökkenőmentesen tudjanak a tervezett ütemterv szerint megvalósulni. A JASPERS luxemburgi központtal működik, és regionális irodát működtet Varsóban, Bukarestben és Bécsben.

A JASPERS-hez hasonló konzultációs támogatást nyújt az EU a kis és középvállalkozások számára a JEREMIE programon keresztül és hasonló módon segíti a városokat a JESSICA programban a városi közlekedéssel kapcsolatos fejlesztések és támogatások kezelésében. Mindhárom támogatási forma a 2007-2013. időszakban fejt ki tevékenységét, de ez utóbbi két támogatási forma – természetesen – nem csak a nagyprojektekre fókuszál.

7.7. AZ EU FORRÁSOK FELHASZNÁLÁSÁVAL KAPCSOLATOS KRITIKA

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium háttérintézményében, a KKK²⁷-ban helyett kapott közreműködő szervezet a KIKSZ²⁸ (lásd részletesen a 8. fejezetben), a közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos EU programok közül tevőlegesen a Kohéziós és a Strukturális Alapokkal, a TEN-T-vel – feladatából adódóan – részletesebben foglalkozik, ugyanakkor a többi programmal való koordinációt – a szervezeti rendből és az erőforrások korlátosságából kifolyólag – csak részben tudja ellátni.

²⁷ KKK - Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, a GKM háttérintézménye

²⁸ KIKSZ - Közlekedésfejlesztési Integrált Közreműködő Szervezet, a KKK önálló részegysége

Egyelőre nagyon laza és szabályozatlan a kapcsolat mind a Regionális Operatív Programokat koordináló regionális fejlesztési ügynökségekkel, továbbá a VÁTI Kht-val. Jelen pillanatban eldöntetlen a Magyar Közút Kht, és vidéki szervezeteinek szerepe a Regionális Operatív Programok közlekedési vonatkozású előkészítésében, és végrehajtásában. A projekteket megvalósító ún. Kedvezményezettek kijelölése területén is – úgy gondolom – szükség van a feladatok világos lehatárolására és a hatáskörök pontos definiálására. Jelen pillanatban eldöntetlen a városi közösségi közlekedési projektek kedvezményezetti kérdésköre. A szóba jöhető városi közlekedési vállalatok, illetve ezek szövetsége mellett komoly szerepet kéne, hogy kapjon a helyi önkormányzat is. Az együttműködés részleteit *még a projektek elindítása előtt* tisztázni kell és várhatóan a *jövőre vonatkozóan egy jól használható általános modellt kell kidolgozni mind a területfelhasználási, mind a vagyongazdálkodási, mind a kezelői üzemeltetői kérdéskörüket alaposan körbejárva, és jogszabályi oldalról is minden kétséget kizárólag tisztázva.*

Véleményem szerint az előző időszakban is számos gondot és megválaszolatlan kérdést felvető közúti, vasúti és a hajózási projektek kapcsán az előttünk álló viszonylag hosszú 2007-2013. időszakra is érdemes átgondolni a területhasználati-tulajdonosi-, vagyonkezelői-, üzemeltetési jogokat és kötelezettségeket gyakorló szervezetek rendjét, megszabott jogait és kötelezettségeit, valamint egymással való hatásköri és pénzügyi elszámolási viszonyait (lásd 8. fejezet).

Az említett, felruházott feladatokkal együtt járó felelősségi körök megfelelő rögzítése és az eljárásrend minden kétséget kizáró tisztázása nélkül számos projekttel kapcsolatban léphetnek fel a jövőben komoly jogi, feladat-megosztási viták, amelyeknek a későbbiekben súlyos pénzügyi vonatkozásai lehetnek, amik végső soron hátrányosan befolyásolhatják a projektek megvalósulást-fenntartását, üzemeltetését, ami viszont – végső soron – a támogatások elvesztéséhez vezethet.

Ezen kérdések tisztázására szintén célszerű lenne egy szakmai szempontból megalapozott véleménnyel bíró szervezet kialakítása és megfelelő koordinációs szereppel, hatáskörrel való felruházása.

7.8. AZ EURÓPAI INTEGRÁCIÓBAN ÉS AZ EU FEJLESZTÉSI FORRÁSOKBAN REJLŐ TOVÁBBI LEHETŐSÉGEK

Áttekintve az Európai Unióban a tagállamok számára a kohéziós, regionális politikához, és ezen belül a közlekedésfejlesztéshez rendelkezésre álló anyagi eszközöket, elmondható, hogy *az EU a rendelkezésre álló források döntő többségét a tagállamok közötti kapcsolatok fejlesztésére, és a regionális különbségek mérséklésére fordítja.* Számos, a tagállamok által kihasználatlan, vagy csak részben felhasznált források állnak (állnának) rendelkezésre, a területi együttműködés erősítéséhez. Az elmúlt évek magyarországi tapasztalatai mégis azt mutatják, hogy számos területen erősíteni kell egyrészt az EU által szorgalmazott és forrásokkal is támogatott együttműködést a kelet-közép-európai országok között, *másrészt nagyobb hangsúlyt kell fektetni az EU források eredményes felhasználására.*

Az EU források felhasználásával kapcsolatosan elvégzett felmérések tanulsága szerint (költség-haszon elemzések vizsgálata, KA, ERFA monitoring bizottsági jelentések tanulmányozása) az elmúlt időszakban az EU források terhére végrehajtott közlekedési fejlesztések hatékonysága nehezen mérhető, illetve eredményességük nem kimutatható.

Másrészt maguk a rendelkezésre álló források megnyerése, és a programba való eredményes beillesztése is gondot okoz. A felmérések tanulsága szerint sokkal nagyobb arányban lehetne például a TEN-T alapokból előkészítési forrásokat igényelni, ha ezt egy előre lefektetett és koncepcionálisan végrehajtott közlekedésfejlesztési stratégia lehetővé tenné.

Ugyanakkor a tervezett fejlesztési koncepciók időbeli változékonysága miatt ezen előkészítési források igénybevétele késik, meghiúsul, hiszen az EU felé a fejlesztési források elnyerése érdekében megalapozott hosszú távú kötelezettségvállalást lehetővé tévő stratégiával kell rendelkezni, ami nem teszi lehetővé a projektek rugalmas változtatását.

Meg kell említeni, hogy az EU források terhére végrehajtott fejlesztések adminisztratív ügyintézése is nehézkes, kifizetési folyamatai lassúak, amelyek hátrányosan befolyásolják a projektek határidőre megvalósulását és ezáltal a vártnál

későbbi időpontban való üzembe helyezésük, illetve a sorozatos költségtúllépések kérdésessé teszik a projektek megvalósításának hatékonyságát, eredményességét.

Véleményem szerint az EU által megkövetelt beszámolások, a lefektetett eljárásrendek, valamint a kijelölt, vagy elfogadott *indikátorok* sem szolgálják megfelelőképpen a projektek hatékonyság mérését. Sokkal nagyobb hangsúlyt kellene fektetni a közlekedési szakterületen kiválasztott, és értékmérőnek használni kívánt indikátorok szakmai tartalmának kialakítására, a felvett/felveendő adatok, számítási módszerek módszertanának egzakt kialakítására. Az Európai Unió maga *sem fektet elég hangsúlyt egyrészt a közlekedésfejlesztési intézkedések utólagos hatékonyság elemzésére, másrészt nem szorgalmazza a nemzetek, régiók közötti együttműködést erősítő, azt kikényszerítő programok, intézkedések előnyben részesítését az egyes országok, régiók közlekedési stratégiáiban, illetve az EU források terhére megvalósuló nemzeti fejlesztési, regionális programok megalkotásakor, illetve azok leegyeztetésekor.*

8. KÖZLEKEDÉS ÉS TÉRSÉGFEJLESZTÉS - KÖZIGAZGATÁSI, INTÉZMÉNYI HÁTTÉR, ÁTALAKULÁSOK

A rendszerváltást követő közel 20 esztendőben Magyarország területi közigazgatási rendszere (is) nagy változáson ment át. A szocialista gazdálkodásból a kapitalista, piaci körülmények közötti gazdálkodásba való átmenet a közigazgatási rendszertől is megkövetelte a folyamatokhoz való alkalmazkodást. A rendszerváltás folyamán átalakított – a szovjet mintára létrehozott – tanácsi modell, és a helyette bevezetett több szintű önkormányzati rendszer a korábbi történelmi előzményekkel részben szembefordulva gyökeresen átalakította a területi irányításon belüli erőviszonyokat. Az 1996-ban bevezetett területfejlesztésről és területrendezésről szóló törvény mérföldkő volt ebben az átalakulásban. A törvény megalkotása nélkülözhetetlen volt az Európai Unió regionális politikájával, céljaival és intézményeivel kompatibilis területfejlesztési rendszer kialakításához. A közigazgatás, az államigazgatás és a regionális igazgatás területén zajló folyamat azonban napjainkra korántsem ért véget, sőt a magyar államigazgatás és a közigazgatási rendszer folyamatos változás állapotában van ma is.

Jelen fejezetben – tekintettel arra, hogy a téma önmagában is egy Ph.D. disszertációt meghaladna – kifejezetten a közlekedésfejlesztés, és a térségfejlesztés összefüggő szegmenseit és a közlekedésfejlesztési döntéseket megalapozó dokumentumok egymásra hatását, valamint a különböző közlekedésfejlesztéssel foglalkozó szervezetek együttműködését vizsgálom meg.

8.1. MAGYARORSZÁG FELADATAI AZ EURÓPAI TÉRSÉGFEJLESZTÉSBEN

Az Európai Unióhoz csatlakozás, sőt már az azt megelőző időszakban lezajlott társadalmi-gazdasági átalakulás a területi gondolkodás megváltoztatását igényelte. A globalizáció és az európai uniós integráció hatásai nyomán Magyarország ismét egy nagyobb kulturális-gazdasági tér szerves részévé válik/válhat, melyben az egyes területi rendszerek (régiók, térségek, települések, határ menti leszakadó területek) fejlődési esélyeit elsősorban *versenyképességük* határozza meg. A *térségi versenyképesség* azonban a gazdasági versenyképességgel nem azonos fogalom, annál tágabb kategória. Ennek megfelelően *a verseny különböző területi és ágazati szinten értelmezhető*: országos, régiós, térségi és települések közötti szinteken valamint különböző erőforrásokért és piacokért (tőke, munkaerő, közösségi

beruházások, lakossági igények, szolgáltatások, turizmus) folyik. A *térségi versenyképesség* fejlesztésének homlokterében a térségek külső erőforrásvonzó-, illetve erőforrás megtartó képességének, valamint a térség gazdasági szereplői versenyképességének együttes erősítése kell, hogy álljon.

Ma már tehát a hagyományos területfejlesztés kiegyenlítési alapcélján túllépve egy harmonikus és fenntartható társadalmi-gazdasági-környezeti térszerkezet létrejötte a cél. Ebben az új területi rendszerben a társadalom számára az alapvető esélyeket meghatározó közszolgáltatások és életkörülmények tekintetében már nem lehetnek elfogadhatatlan területi egyenlőtlenségek. Ennek a rendszernek a sajátossága, hogy egyre több vonatkozásban a nemzeti szintnél alacsonyabb területi szinten: „régiókban” (határ menti leszakadó területek esetében eurorégiókban) szerveződik. Ez természetesen új gondolkodásmódot, új területpolitikát igényel. Ennek két alapvető prioritása a *térségi versenyképesség* és a *területi felzárkóztatás*, esélyteremtés. (Országgyűlés [2005/b])

Az új, nyitott területfejlesztési politikának kiemelten kell kezelnie az ország nemzetközi kapcsolataiból (nemzetközi integráció), ezen belül különösen az európai uniós tagságból adódó lehetőségeket és kötelezettségeket, valamint az ország sajátos történelmi fejlődéséből adódó nemzeti sajátosságokat és feladatokat is. A napjainkig megvalósult gazdasági és politikai integrációval (EU csatlakozás) az ország funkcionális integrálódása még nem fejeződött be, így az elkövetkezendő évek feladata lesz Magyarország teljes körű beillesztése az európai térszerkezetbe. A területfejlesztési politika megvalósításához az alábbi kiemelt célok elérésének támogatása szükséges:

- ◆ Magyarország illeszkedése az európai nagy térszerkezeti rendszerekbe (közlekedési rendszerek, gazdasági növekedési tengelyek, stb.).
- ◆ A nemzetközi (európai és kárpát-medencei) integrációból adódó lehetőségek hatékonyabb kihasználása és a nemzeti érdekérvényesítés erősítése.
- ◆ A határ menti térségek kiemelt fejlesztése.
- ◆ A határon átnyúló együttműködések bővítése, különös tekintettel az interregionális kapcsolatokra és az új európai szomszédsági politika megvalósítását segítő lehetőségekre. (Országgyűlés [2005/b])

A célkitűzések teljesíthetősége megköveteli, hogy térségenként meghatározásra, majd megfogalmazásra kerüljenek azok a tényezőcsoportok, amelyek a *térségi versenyképesség* fejlesztésének pillérei lehetnek. Egyik ilyen – és egyetlen térség fejlődésében sem mellőzhető, legfeljebb különböző nagyságrendben jelentkező – meghatározó tényezőcsoport *a térség megközelíthetőségét, az elérhetőség javítását, valamint a térségen belüli feltárást biztosító közlekedési hálózat*. Ennek megfelelő szinten való kialakítása napjaink egyik legnagyobb, legkihívóbb feladata.

Ez abból a szempontból is nagy és összetett feladat, hogy az Európai Unió régebben csatlakozott tagállamai *már zömében ezen a gondon túl vannak*, számukra már más jellegű problémák kezelése a cél: környezetvédelmi gondok megoldása, hatékony környezettudatos gazdálkodás, hulladékgazdálkodás, károsanyag kibocsátás csökkentése, élhetőbb, csökkentett motorizációs élettér kialakítása, stb. Ennek érdekében a közlekedési alágazatok közötti átcsoportosítási lehetőségek (intermodalitás) további növelése szintén elérendő cél. Magyarország számára azonban a hátrányok ledolgozása, és a magas követelményeknek való megfelelés együttes feladat.

A regionális, térségi szolgáltatások biztosítását, a fejlődést megalapozó gazdasági termelőegységek letelepülését, a turizmus térségbe vonzását, az üzleti környezet kialakulását stb. elősegítő infrastrukturális hálózati elemek kiépítési szükségességének bebizonyításáról sokszor az intézményi, közigazgatási szinten a külön „harc”, vagy inkább játszma megvívása elkerülhetetlen. Ezt a hálózatok jobb és gyorsabb kialakításáért, a tőke térségbe csalogatásáért folyó versenyt ráadásul nem csak regionális szinten, hanem az országos szinten, a többi tagországgal szemben is állni kell, mind az európai uniós támogatások, mind a betelepíteni szándékozó tőkeforrások elnyerése érdekében. Ezen kívül meg kell küzdenünk a nagyon sajátos „magyar” problémával, a történelmi események következtében előállt széttagoeltsággal is, mind lelki, (politikai), mind fizikai értelemben.

Tekintettel a Magyarországon belül lezajló/lezajlott kedvezőtlen területi folyamatokra, ezek következményeként – az európai unió kohéziós politikája és beavatkozása nélkül – fokozódik a legelmaradottabb térségek leszakadása, melyek megakadályozása is alapvető feladat kell, hogy legyen. A hagyományos szemlélet helyett az új területfejlesztésnek ebben az esetben is azt kell keresnie, hogy hogyan

lehet versenyképessé tenni a leszakadó, elmaradó területeket. Az elmaradó, hátrányos helyzetű területek versenyképességének egyik előfeltétele, hogy elszigeteltségükből kiszabaduljanak, a környező, illetve a távolabb fekvő fejlettebb régiókkal, térségekkel szerves kapcsolatot tudjanak kialakítani, illetve a térségi (térségen belüli) eljutás, és a térség megközelíthetősége megfelelő szinten biztosított legyen.

A területpolitikának ugyanakkor tudomásul kell vennie az egyenlőtlen területi-gazdasági fejlődés törvényszerűségeit, így a felzárkóztatásnak elsősorban az egyenlőtlenségből származó – és az esélyegyenlőséget sértő – társadalmi hátrányok kezelésére, és az ország egészének hatékonyságát súlyosan korlátozó adottságok, kedvezőtlen helyzet megszüntetésére kell irányulnia.

A fenntartható területi fejlődés fő célja tehát, hogy a fejlesztések térségenként oly módon valósuljanak meg, hogy azok területileg összehangoltan biztosítsák a gazdaság számára alapot adó természeti erőforrások harmonikus és kíméletes felhasználását, figyelembe véve a régiók, térségek helyi adottságait, megőrzendő értékeit, helyi jellemzőit.

8.2. AZ EURÓPAI UNIÓS INTEGRÁCIÓ ADTA INFRASTRUKTURÁLIS FEJLESZTÉSI FELADATOK

A globalizációs folyamatok az állami, és regionális gazdaságfejlesztési lehetőségeket is erősen befolyásolják. Ma már a korábbi gazdasági korszakokhoz képest a gazdaságfejlesztés területén is a piaci jellegű befolyásolási mechanizmusok kerülnek előtérbe. (Gál-Moldicz-Novák [2006/a]). Az európai uniós csatlakozás okozta egyik legsürgetőbb területi- és ágazati (közlekedési infrastruktúra-fejlesztési) feladat Magyarország regionális területfejlesztési politikájának összhangba hozatala az európai regionális politika követelményeivel. Ehhez a térségi gazdasági-környezeti peremfeltételeket, piaci folyamatokat maximálisan figyelembe kell venni. Ezzel párhuzamosan meg kell teremteni a hazai közigazgatási rendszerben a központi-ágazati, valamint a területi- regionális tervezés és igazgatás összhangját, szerves együttműködését. Mindazonáltal *el kell kerülni azt a gyakran elkövetett – és a mai gyakorlatra is sok tekintetben jellemző – hibát, hogy a szükséges tervezéseinket kizárólag az EU források maximális kihasználására való törekvés jellemezze.*

Szintén fel kell hívni a figyelmet arra a káros jelenségre, hogy az európai uniós források megszerzése, becsatornázása okán a cél-eszköz szemlélet megfordul, és a lehetséges fejlesztési források megszerzése érdekében projekt- és forrás vezérelten folyik a tervezés, ráadásul mindez sok esetben – a közlekedési beruházások terén – összehangolatlanul. A megfelelő egyeztető fórumok vagy létre sem jönnek, vagy a hatáskörök sok esetben meghatározatlansága, átfedése miatt kevésbé hatékonyak. Ez azt eredményezi, hogy a megyék, régiók és a központi tervezés a saját forrásaira koncentrálnak, a saját érdekrendszerétől vezérelve próbálja meg a fejlesztéseket – egymással egyeztetés nélkül, sok esetben párhuzamos, vagy egymásra károsan ható fejlesztéseket javasolva – előre mozdítani.

A jövőben a hatékony tervezéshez, stratégiaalkotáshoz szükség lesz egy a területpolitikát, és az országos (ágazati) fejlesztéspolitikát is integráló egységes nemzeti fejlesztéspolitikára. Az új területfejlesztési politika szerint *minden alágazattól elvárható a koordinált, térségben való gondolkodás és tervezés. A fő cél az, hogy az ágazati fejlesztések térben és időben összehangoltabban kerüljenek megvalósításra. Ennek elérése érdekében a jelenlegi stratégiai tervezési rendszerünk hatékonyságát növelni kell, átláthatóbb és konzisztensebb tervstruktúrát kell kialakítani.* Tehát összefoglalóan elmondható, hogy egy harmonikus területi szerkezetű és versenyképes Magyarország akkor valósítható meg, ha az országos és a regionális szintű igények egymásra épülve, koordinálva és a térségek fejlettségét figyelembe véve differenciáltan fogalmazódnak meg, összhangban az EU elképzelésekkel. A közlekedésfejlesztés területén kiemelten fontos, hogy az egyes hálózati elemek tervezési kialakítása, tervekbe való beemelése hierarchikusan, a megfelelő hierarchiai szintű döntéshozatalba beillesztve történjen meg.

A térségi célokat megfelelően szolgáló – a fenti célokat szem előtt tartó – közlekedésfejlesztés megvalósítása nélkül egy jól működő, *egymásra épülő, szervesen integrált infrastruktúra hálózat* kialakítása elképzelhetetlen. Ennek az egymással együttműködő, összekapcsolódó hálózatnak a kialakítása érdekében szükség van a következő lépésekre:

- ◆ A nagytérégi kapcsolatokat biztosító transz-európai hálózati elemeket (közút esetében gyorsforgalmi hálózat) a „ráhordó” hálózattal együtt kell megvalósítani, hiszen csak így várható reálisan az eljutási idő kellő mértékű lerövidülése és ezzel a letelepedni szándékozó tőke idevonzása.
- ◆ Az ország gazdasági fejlődését elősegítő, a nagyobb térségeket összekötő, így a szükséges kapcsolatokat biztosító országos főúthálózatot a regionális hálózattal összhangban, ütemezetten kell kiépíteni, és ezzel kell biztosítani a munkalehetőség javulását, a térségek közötti különbségek csökkentését.
- ◆ Természetesen *a teljes úthálózat állandó karbantartása* nélkül a társadalmi – gazdasági – kulturális kapcsolatok fejlődését elősegíthető infrastruktúra rendszer megbízhatóan nem működtethető.

8.3. A KÖZLEKEDÉSI - TERÜLETFEJLESZTÉSI TERVEZÉSI FOLYAMAT ELEMEI ÉS EGYMÁSRA HATÁSA

2004. évben elindult az a tervezési folyamat, amelynek célja az ország új közép-távú fejlesztési stratégiájának kialakítása. A fejlesztési stratégia az eddigiektől eltérően, az európai uniós csatlakozás következtében megváltozott térszerkezettel, a határokon átnyúló regionális együttműködéssel, és az ezzel kapcsolatosan felmerülő új igényekkel is számol.

A stratégiaalkotás végső célja egyrészt az ország (a térség) gazdasági – és benne a közlekedési fejlesztési – igényeknek megfelelő intézkedési terv-sorozat megalkotása, másrészt felkészülés a II. Nemzeti Fejlesztési Terv (ÚMFT) összeállítására, amely alapját képezi az ország Európai Unió céljaival is egyező, az EU kohéziós és strukturális forrásainak felhasználásával megvalósuló 7 éves beruházási-fejlesztési koncepciójának. A stratégiaalkotás első fázisa (az ÚMFT, és ágazati operatív programjainak megalkotása) 2007. közepére befejeződött, de a stratégiák ágazati leképezése, és a programok operatív kialakítása (gördülő akciótervek) készítése jelenleg is folyamatban van. A stratégia-alkotás és a programozás nehézségeiről, ellenmondásairól a következő alfejezetben szólok.

A stratégiai célok meghatározásánál különösen nagy a közlekedési szakma felelőssége, hiszen most az eddigieknél sokkal nagyobb lehetőség, tér nyílik az ország számára fontos – a gazdasági fejlődés alapját jelentő – infrastruktúra hálózat fejlesztésére. Nagyon fontos, hogy ezek a rendelkezésre álló – az ország

erőforrásihoz képest igen jelentős – források felhasználása hatékonyan, takarékosan, egy jól kialakított koncepció mentén történjen meg, amelynek végén egy, a lehetőségek szabta egységes, jól működő közlekedési hálózat alakuljon ki.

A közlekedés jelentősége, szerepe a gazdasági folyamatokban a csatlakozás óta még inkább megnőtt, hiszen a magyarországi hálózat immár egy összeurópai és egy helyi határok által már kevésbé befolyásolt térségi hálózat szerves része, jogi és fizikai értelemben egyaránt.

A hazai fejlesztéspolitikával szemben támasztott kívülről érkező, és a hazai legfontosabb igények a következők:

- ◆ a tervezési és politikai ciklusokon átnyúló jellegből adódó *politikai konszenzuskényszer*, hosszú távú tervezés és társadalmi partnerség,
- ◆ a hazai és a közösségi források közötti *egyensúly, szinergia* megteremtése,
- ◆ az *EU kohéziós és regionális politikájával való összhang, egyezőség*,
- ◆ a megnövekedett *források hatékony, koncentrált felhasználásának* szüksége,
- ◆ az előre tervezett, *ütemezett határidők tartása* és az Unió felé vállalt mérföldkövek időbeni teljesítése, minőségi megvalósítása.

Az elindult tervezési stratégiaalkotási folyamat – közlekedési szakterületen – a következő **alapidokumentumokra** támaszkodik:

- ◆ Országos Fejlesztéspolitikai Koncepció (OFK), irányelvek, átfogó célok - 2020
- ◆ Országos Területfejlesztési Koncepció (OTK)
- ◆ Új Magyarország Fejlesztési Terv (ÚMFT, NSRK, II. NFT)
- ◆ Országos+térségi közép-távú fejlesztési stratégiák
- ◆ Regionális és Ágazati Operatív Programok
- ◆ Országos Fejlesztési Programok

Természetesen a hosszú távú program (2020.) keretében megvalósítani szándékozott fejlesztéseknek illeszkedniük kell (kellene) a végső, nagy távú (2035.) hálózati elképzelésekhez is, ami jelenleg nem teljesülhet, hiszen nincsen alágazatonként jóváhagyott és összehangolt távlati koncepció, terv.

8.4. A TERVEZÉSI FOLYAMAT FŐBB JELLEMZŐI, ELLENTMONDÁSAI, HIÁNYOSSÁGAI

A tervezésben és a végrehajtásban részt vevő szereplők, szerepek és hatáskörök áttekintése előtt érdemes a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi – többször módosított – XXI. törvény alapján az alapvető fogalmakat, és az alapvető feladatokat tisztázni. A definíciók mellett a területfejlesztés és a területrendezés eltérő feladatára külön szeretném felhívni a figyelmet:

Definíciók:

(1996. évi XXI. törvény 5.§)

területfejlesztés:

- az országra, valamint térségeire kiterjedő
 - társadalmi, gazdasági és környezeti területi folyamatok figyelése, értékelése, a szükséges tervszerű beavatkozási irányok meghatározása,
 - rövid, közép- és hosszú távú átfogó fejlesztési célok, koncepciók és intézkedések meghatározása, összehangolása és megvalósítása a fejlesztési programok keretében, érvényesítése az egyéb ágazati döntésekben;

területrendezés:

- az országra, illetve térségeire kiterjedően a területfelhasználás rendjének és a területhasználat szabályainak megállapítása, e körben:
 - az erőforrások feltárása, a táj terhelése és terhelhetősége meghatározása, ezek együttes értékelése, előrejelzések készítése,
 - a területi adottságok célszerű hasznosítási javaslatainak kidolgozása,
 - a fejlesztési koncepciók és programok térbeli, műszaki-fizikai rendszerének meghatározása,
 - nemzetközi együttműködés és szerződés keretében az európai és határmenti területrendezési tevékenység összehangolása;

területrendezési terv:

az ország, illetve egyes térségek nagytávlatú műszaki-fizikai szerkezetét meghatározó és befolyásoló tervdokumentum, amely biztosítja a területi adottságok és erőforrások hosszú távú hasznosítását és védelmét, az ökológiai elvek érvényesítését, a műszaki-infrastrukturális hálózatok összehangolt elhelyezését és a területfelhasználás rendszerét, optimális hosszú távú területi szerkezetét;

területfejlesztési politika:

az ország és az egyes térségek területi fejlődése fő irányainak, fejlesztési stratégiai céljainak és az ezek elérését segítő legfontosabb eszközöknek hosszabb időtávra szóló meghatározása és érvényesítése;

területfejlesztési program:

a területfejlesztési koncepció alapján kidolgozott középtávú cselekvési terv, amely stratégiai és operatív programokra épül;

A területfejlesztés és a területrendezés feladatai:

Közös feladatok:

- a) a térségi és helyi közösségek területfejlesztési és területrendezési kezdeményezéseinek elősegítése, **összehangolása az országos célkitűzésekkel;**
 - b) **fejlesztési koncepciók, programok és tervek kidolgozása,** meghatározása és megvalósítása, a társadalom, a gazdaság és a környezet dinamikus egyensúlyának fenntartása, illetve javítása érdekében;
 - c) a nemzetközi együttműködés keretében az **Európai Unió regionális politikájához illeszkedés elősegítése,** valamint a regionális együttműködésben rejlő kölcsönös előnyök hasznosítása és a határmenti (különösen a hátrányos helyzetű határmenti) térségek összehangolt fejlesztésének elősegítése.
- 1996 évi XXI. tv. 3. § (1)

A *területfejlesztés* feladata elsődlegesen

- az ország különböző adottságú térségeiben a társadalom és a gazdaság megújulását elősegítő, a térségi erőforrásokat hasznosító **fejlesztéspolitika kidolgozása,** összehangolása és érvényesítése;
- az **elmaradott térségek felzárkóztatásának** és fejlődésének elősegítése;
- a **gazdaság szerkezeti megújulásának** elősegítése az egyes ipari és mezőgazdasági jellegű térségekben, a munkanélküliség mérséklése;
- az **innováció feltételeinek javítása** a megfelelő termelési és szellemi háttérrel rendelkező központokban, és az innovációk térségi terjedésének elősegítése;
- a **kiemelt térségek sajátos fejlődésének elősegítése;**
- a befektetők számára vonzó vállalkozói környezet kialakítása.

1996 évi XXI. tv. 3. § (1)

A *területrendezés* feladata

- a **környezeti adottságok feltárása** és értékelése;
- a környezet terhelését, terhelhetőségét és a fejlesztési célokat figyelembe vevő területfelhasználásnak, az **infrastrukturális hálózatok területi szerkezetének, illetve elhelyezésének - az ágazati koncepciókkal összhangban történő - megállapítása;**
- az országos és térségi, továbbá a területrendezéssel kapcsolatos településrendezési célok összehangolása.

az állam *területfejlesztési feladata* különösen:

- az elmaradott térségek felzárkóztatása,
- a szerkezetátalakítás térségeinek fejlesztése,
- a közszolgáltatásokban meglévő területi különbségek mérséklése,
- az európai integrációs, innovációs területfejlesztési feladatok támogatása, a térségi területfelhasználási célok megvalósításának elősegítése.

1996 évi XXI. tv. 3. § (1)

A fenti ismertetés alapján látszik, hogy *a feladatok elhatárolásánál máris átfedés van, az egyes fogalmak, feladatok nem teljesen tisztázottak,* ami már a kiinduló definícióknál, a feladatok elhatárolásánál, és a feladatokhoz rendelt szereplők hatáskörének megállapításánál gondot, átfedést jelenthet.

A rendszerváltást követő időszakban a nemzetközi verseny kihívásaihoz való megfelelés következményeként a magyar gazdaság egyre modernebb és versenyképesebb lett. A külföldi tőke beáramlása és a transznacionális társaságok egyre erősödő tevékenysége lendületet adott a gazdaságnak. A további fejlődést azonban akadályozhatja a túlméretezett, rosszul működő közigazgatás, a

túlcentralizált ügyintézés, és a nem megfelelően szervezett államigazgatási rendszer. Az előző időszakhoz képest jelentős mértékben rendelkezésre álló európai uniós támogatási források fogadása, hatékony felhasználása ugyancsak megfelelően szervezett közigazgatási rendszert igényel, és ez előtérbe helyezte a közigazgatási rendszer reformjának szükségességét, amit ma **államreform** néven is emlegetünk.

Az **államreform** fogalmat a közigazgatási szakma ma több helyen és többféle értelemben is használja. Az államreform fogalma az 1061/2006 (VI. 15.) Korm. határozat szerint:

„...az állam működésében, a közszolgáltatások jelentős területein – így különösen az önkormányzati rendszerben, a közigazgatásban, az egészségügyben, az oktatásban és a nyugdíjrendszerben – mélyreható és rendszerszerű átalakításokat, reformokat (továbbiakban együtt: államreform) kell megvalósítani. E reformok alapvető célja a közszolgáltatások fenntartható finanszírozásának biztosítása, minőségének javítása és hozzáférésük igazságosabbá tétele.”

1061/2006. (VI. 15.) Korm. határozat

Az államreform – közigazgatást magába foglaló – folyamatát a Kormányprogram „Reformok az új Magyarországért” dokumentuma tartalmazza. Ennél részletesebb fejlesztési elképzeléseket vázol az *Új Magyarország Fejlesztési Terv*, és az ezzel párhuzamos, a vidékfejlesztést keretbe foglaló *Új Magyarország Vidékfejlesztési Stratégiai Terv* is.

Vizsgálataim során megpróbáltam összevetni a fent említett dokumentumokat és kiolvasni belőlük az egységes, meghatározó fejlesztési irányokat és a fejlesztési koncepciót, azonban véleményem szerint a felületes, *versenyképességet, hatékonyságot és fenntartható fejlődést* szem előtt tartó dokumentumokból ennél mélyebb összefüggések, melyek az ágazatokat és a különböző fejlesztési szinteket összekapcsolnák *nehezen olvashatók ki*.

Meglátásom szerint ezek a dokumentumok az egységes – *közlekedési irányultságú* – koncepció megalkotásához csak *kiindulási alapnak tekinthetők*, melyek az egységes programozás alapjait, általános céljait ugyan tartalmazzák, azonban hiányzik belőlük a feladatok ágazati és területi kibontása, – illetve az ezekhez szükséges iránymutatás – valamint az egyes célok alátámasztása, magyarázata és az elérésükhöz kijelölt cselekvési sor, azaz a célokhoz a szükséges megvalósítási eszközök hozzárendelése, továbbá ezek időbeni ütemezése. Ezek a tervek általában *ambiciózus*, de *túlságosan*

általános célokat fogalmaznak meg, ezekhez sem intézkedési tervet, sem kitűzött határidőket, sem megvalósítandó, megfelelően körülírt ütemtervet nem rendelnek hozzá (pl. közúti balesetek csökkentése x éven belül y %-kal). További hiányossága ezeknek az országos terveknek, hogy nem próbálják meg – még csak becsülni sem – a célok eléréséhez szükséges intézkedések anyagi vonzatait, a célok eléréséhez rendelni szánt források nagyságrendjét.

A *reform* fogalmának értelmezésekor mindenképpen előtérbe kell helyezni a tudatos, időben behatárolt, nem radikális, de jelentős változtatást eredményező kormányzati lépéseket. Ennek eredményességéhez, azonban átgondolt, előre meghatározott, és az egyes ágazatok tekintetében *összehangolt cselekvési, intézkedési csomagra*, ehhez *világos, egyértelmű koncepcióra épülő előzetesen meghatározott ágazati stratégiákra lenne szükség*, amely ezekben a dokumentumokban kellene, hogy visszatükröződjön.

A jövő stratégiai kormányzására a fejlesztések közötti hatékonysági és befektetési-megtérülési priorizálás, és a rendelkezésre álló források optimalizálása kell, hogy jellemző legyen. Főleg – az igen nagy erőforrásokat lekötő – közlekedésfejlesztés területén a költségek és a hasznok számbavételén alapuló nemzetgazdasági szempontú priorizálási folyamatra épülő *fejlesztéspolitikai döntési mechanizmus egyelőre nem ismerhető fel*. A fejlesztések sok esetben nem a beruházás/megtérülési számítások alapján kapnak prioritást, hanem messzemenően társadalmi- és térségi szempontból *kereslet-vezéreltek*. A tervezett fejlesztések többsége az elmaradásokat, a forgalom által diktált kapacitás-hiányokat igyekeznek pótolni, alapvető evidenciákon és politikai/képviseleti alapon eldöntve a közlekedésfejlesztések irányát és volumenét.

A regionális és központi közlekedési fejlesztések túlságosan is az Európai Unió kohéziós politikáját támogató fejlesztési alapokból érkező *források megszerzését célozták*. A támogatások megszerzésének és felhasználásának lehetősége nagyban elősegítette – paradox módon – a stratégiaalkotás kényszerű szükségét és a koordinált tervezés gyakorlatának *legalább formális bevezetését* mind ágazati, mind regionális szinten.

A közlekedésfejlesztési intézkedéseket koordináló túlbonyolított, több szintű, és több központú intézményrendszer hatékonyságát nagyban lerontja, hogy kialakulatlan a

stratégiaalkotás, a tervezés és a programvégrehajtás gyakorlati rendszere, szabályozatlanok a stratégiák, az országos és térségi tervek kidolgozásának, elfogadásának, végrehajtásának és a végrehajtás ellenőrzésének intézményrendszere. Tisztázatlanok, sőt elmosódottak a felelősségi körök az egyes intézményi szereplők között, valamint nem tisztázott a hálózatfejlesztés terén a feladatok lehatárolása sem. További tisztázatlan pont a központi, ágazati és különböző szintű területi, regionális fejlesztő, és végrehajtó tevékenység egymáshoz való viszonya, feladat- és hatáskör megosztása.

Egyre sürgetőbb szükségserűségnek mutatkozik a *feladatokat, és a hatásköröket* körvonalazó, különálló, a fejlesztéspolitikáról szóló törvény megalkotása. Az Országos Fejlesztéspolitikai Koncepció (96/2005 (XII. 25.) OGY határozat) a törvénytől alacsonyabb rendű jogszabály, mely tartalmazza az általános helyzetelemzést és az átfogó célok megfogalmazását, de konkrétumok, úgy mint a célok elérésében közreműködni rendelt szervezetek kijelölése, a célok teljesülésében kapott feladathoz rendelt felelősségi- és hatáskörök, megjelölése a határozatban nem történik meg. Az OFK még a célok elérését lehetővé tevő feladatok kidolgozására vonatkozóan sem tartalmaz semmilyen utasítást egyetlen szervezet felé sem.

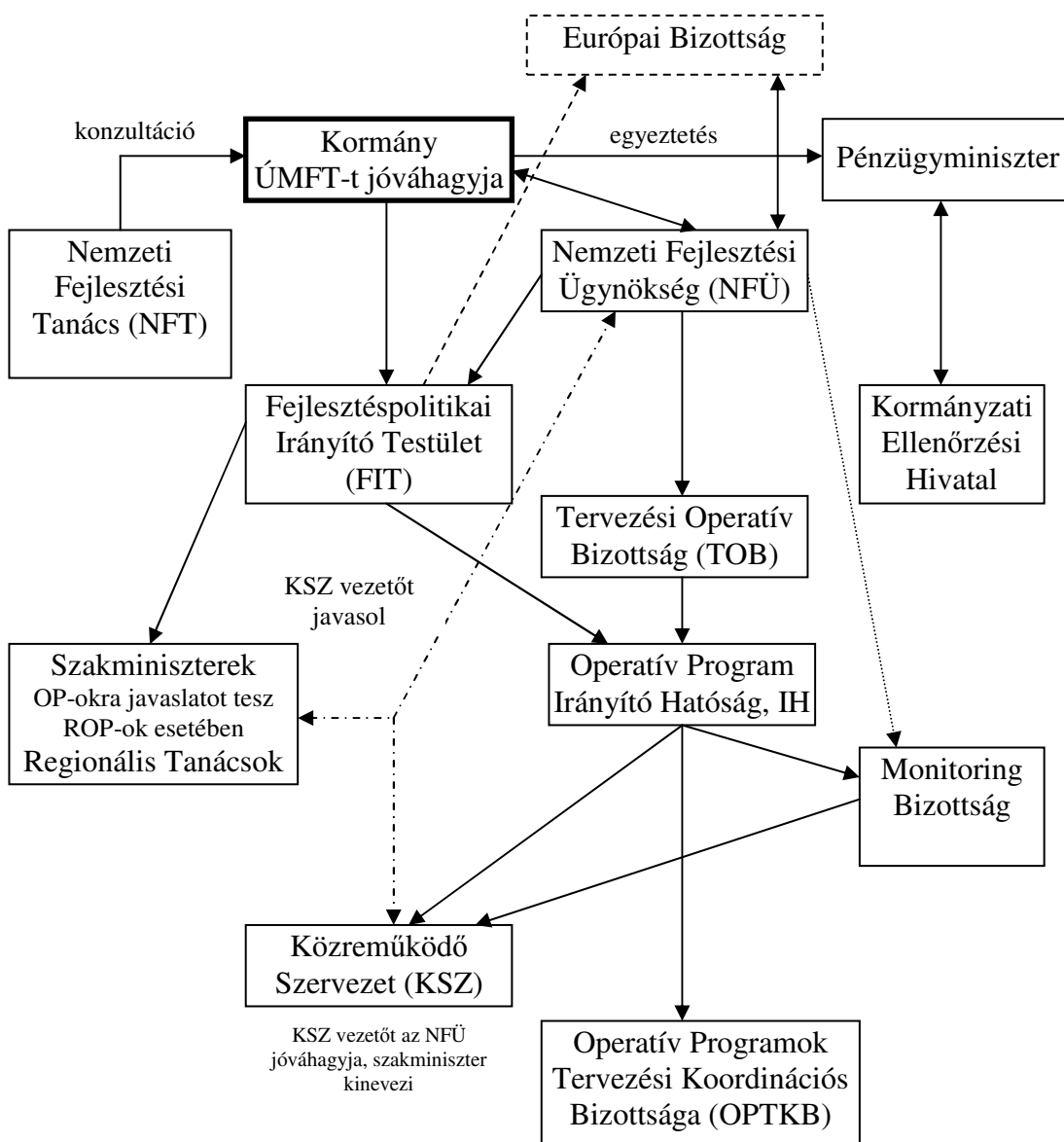
Egy ilyen, az OFK-nál konkrétabb törvény megalkotásának alkalmával *érdemes lenne újragondolni, és definiálni az állami, valamint a területi és ágazati stratégiaalkotás, tervezés rendszerét és módszertanát.* A kormányzat által a jövőben megvalósítandó egységes fejlesztéspolitika megfelelő szintű érvényesíthetősége érdekében mindennek előtt az állami stratégiaalkotás módszereit, és megfelelő hatáskörrel rendelkező intézményrendszerét érdemes újragondolni. Át kell gondolni a megalkotandó különböző szintű stratégiai tervek egymásra épülésének rendszerét, azaz egy világos, megfelelően konkrét, megvalósítható cél- és tervhierarchiát kell felépíteni. Érdemes lenne megfontolni egy ezzel megbízott – a szocializmus alatt működő, az 5 éves tervek megalkotását és koordinációját végző hivatalhoz hasonló – szervezet felállítását is.

Ennek a tervezési, és az ágazatok egymásra épülését, kapcsolatát szabályozó hierarchiának annak alapján szükséges felépülnie, hogy a különböző szintű állami/területi/ágazati feladatellátás különböző szereplői egymással milyen fórumokon, hogyan működjenek együtt, milyen időtávra, milyen területi ágazati

vetületre tűzzék ki a célokat, és egymással együttműködve hogyan alkossák meg a különböző szintű terveket. A hierarchia csúcsán természetesen az országgyűlésnek és a kormánynak kell állnia, a szubszidiaritás elvét követve ez alatt kell képviseltetniük magukat a rövidebb távú, kisebb léptékű regionális, ágazati, és térségi szinteknek.

Tekintsük át most a jelenlegi fejlesztések jövőbeni motorjául szolgáló EU támogatások fogadásának és elosztásának érdekében felállított intézményrendszer egyes elemeit, valamint ennek problémáit.

Az Új Magyarország Fejlesztési Terv és Operatív Programjaihoz kapcsolódó EU támogatások felhasználásának felelős intézményei



8/1 ábra

A 1065/2006 (VI.29.) Korm. határozat alapján a szerző saját szerkesztése

Fejlesztéspolitikai Irányító Testület (FIT)

elnöke: a miniszterelnök

tagjai: az operatív programok monitoring bizottságainak elnökei, a fejlesztéspolitikai kormánybiztos

feladata: véleményezi az ország fejlesztéspolitikai stratégiáját, véleményezi az operatív programokat, véleményezi az akciótervek pályázatok elkészítésének módszertanát, fejlesztéspolitikai célokkal való összhangját

Tervezési Operatív Bizottság (TOB)

elnöke: a fejlesztéspolitikáért felelős kormánybiztos

tagjai: a minisztériumok ágazati tervezéssel, stratégia alkotással foglalkozó szakértői, az Ügynökség fejlesztéspolitikáért felelős vezetője, és a delegált szakértők, a Pénzügyminisztérium képviselője, az irányító hatóságok vezetői

feladata: az operatív programokhoz kapcsolódó tervezést, és végrehajtást nyomon követő és értékelő tevékenység megalapozása, a minisztériumi tervező tevékenység összehangolása

Operatív Program Tervezési Koordinációs Bizottság (OPTKB)

elnöke: az irányító hatóság vezetője

tagjai: az adott operatív program érintett ágazatért felelős minisztérium képviselője, a Pénzügyminisztérium képviselője, a FIT által delegált FIT tag.

feladata: az operatív programok elkészítésének szakmai munkáját felügyeli

Monitoring Bizottságok (MB)

elnöke: egy erre a feladatra a FIT által kinevezett FIT tag

tagjai: az Irányító Hatóság, az OP végrehajtásában érintett szakminiszterek delegált képviselője, az OP végrehajtásában érintett közreműködő szervezetek, az államháztartásért felelős miniszter képviselője, az érintett regionális fejlesztési tanácsok delegált képviselője, egy önkormányzati szövetségek közösen jelölt egy képviselője, környezetvédelmi civil szervezetek által delegált legalább egy képviselő, az Országos Érdekegyeztető Tanács munkavállalói és munkáltatói oldalának egy-egy képviselője, a romákat, a fogyatékkal élő embereket és a nők és férfiak esélyegyenlőségét képviselő civil szervezetek legalább egy-egy delegált képviselője, az érintett szakmai és társadalmi szervezetek egy-egy delegált képviselője.

feladata: az operatív programok végrehajtásának szakmai munkáját felügyeli, az IH felügyeleti szerve

Nemzeti Fejlesztési Tanács

elnöke: a miniszterelnök

alelnöke: a FIT alelnöke

tagjai: a regionális fejlesztési tanácsok, a Gazdasági és Szociális Tanács delegáltjai és a miniszterelnök által felkért szakemberek, állandó meghívottként a FIT tagjai.

feladata: a Kormány külső stratégiai, társadalmi tanácsadó testületként a 2007-2013. közötti időszakban az ÚMFT megvalósulásának követése, a stratégiai kérdések véleményezése

Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (NFÜ)

Az ÖTM-hez tartozó, az európai uniós források koordinálása érdekében létrehozott szervezet, az ÖTM minisztere irányítja.

Élén az ÖTM minisztere által kinevezett elnök áll. Az elnököt munkájában az általa kinevezett elnökhelyettesek segítik.

dolgozói: köztisztviselők

feladata (többek között): javaslatokat készít a Kormány fejlesztéspolitikai elvére és céljaira, elkészíti az ország átfogó fejlesztési tervét és a nemzeti fejlesztési terveket, tárgyalásokat folytat az EU intézményeivel a fejlesztési stratégia és annak megvalósítására szolgáló operatív programok egyeztetése érdekében. A Kormány által meghatározott körben ellátja az EU pénzügyi támogatásainak felhasználásához szükséges feladatokat, koordinálja a pénzügyi támogatások felhasználásával kapcsolatban kialakított intézményrendszer működését, stb.

Operatív Program Irányító Hatóság (IH)

Az NFÜ egyik szervezeti egysége, amely ágazati szinten felelős az adott operatív program megvalósításáért

Élén az NFÜ elnöke által kinevezett főigazgató áll.

Közreműködő Szervezet

Az Operatív Program Irányító Hatósága által kiválasztott szervezet, amely az adott operatív program lebonyolításában szakmai szinten közreműködve segíti az IH munkáját. Tevékenységét az IH-val megkötött ún. szolgáltatási (feladat-ellátási) szerződés keretén belül végzi.

Mint a fenti 8/1 ábrán látható, a Kormány fejlesztéspolitikájával kapcsolatos döntés-előkészítő, javaslattevő koordináló testület a *Fejlesztéspolitikai Irányító Testület (FIT)*. A FIT egyrészt megpróbálja döntéseiben összehangolni az EU és a hazai források terhére megvalósítani kívánt fejlesztéseket, a különböző stratégiai tervekben és programokban – úgy mint ÚMFT, Nemzeti Akcióprogram, Nemzeti Agrár és Vidékfejlesztési Program, Országos Területfejlesztési Konceptió (OTK), Országos Fejlesztéspolitikai Konceptió (OFK), Magyar Közlekedéspolitika stb. – szereplő célokat, másrészt javaslatot tesz a kormány számára a megvalósítást levezénylő intézményrendszer kialakítására. Mivel a FIT egy tagja az Operatív Programok monitoring bizottságának elnöke, így áttételesen felügyeletet gyakorol az operatív programok irányítása felett is.

Az eddigi tapasztalatok szerint – mivel a FIT tagok jobbára politikusok, vagy az adott szakminisztérium magas rangú köztisztviselői, így – sokszor nehezen megkülönböztethető, nehezen azonosítható, a kormányzat, a minisztériumok döntéshozó, igazgató munkájához képest a FIT hatásköre, felelőssége.

A *Tervezési Operatív Bizottság* a tárcák közötti, az ÚMFT egészét érintő, és az Operatív Programok közötti összhang megteremtéséhez szükséges egyeztető, koordináló fórum. Szerepe, formája megfelel egy minisztériumok közötti tárcaközi egyeztető bizottságnak, feladata a tervezési, végrehajtást nyomon követő és értékelő tevékenység megalapozása, megvitatása. Egy szinttel alacsonyabban, hasonló szerepben működik az adott OP Irányító Hatóság vezetőjének elnökletével az OPTKB. Szerepe már-már formális, hiszen tevékenységi területe kizárólag az adott OP egyeztetésében van. Jelentősége a horizontális, partnerségi, civil egyeztetésekkor érzékelhető.

Az Új Magyarország Fejlesztési Terv és Operatív Programjainak tervezése és végrehajtása a **Nemzeti Fejlesztési Ügynökség** feladata. Az NFÜ szervezi, irányítja valamennyi, az Európai Unió kohéziós politikájával kapcsolatos feladatot. Az egyes operatív programok gyakorlati végrehajtását, a pályáztatási rendszert és a kritériumokat rögzítő, operatív programonként készülő akcióterveket, melyeket szakmailag a Közreműködő Szervezetek készítene, viszont az NFÜ (az Operatív Program Irányító Hatósága) véglegesíti és terjeszti a Kormány elé jóváhagyásra. A **Közreműködő Szervezetek** az egyes ágazati Operatív Programok megvalósításának szakmai szervezetei, melyek az NFÜ iránymutatása mellett, a NFÜ-vel megkötött szerződés keretén belül végzik el az egyes Operatív Programokkal kapcsolatos szakmai értékelő munkát, ami kiterjed a pályázatok kiválasztására, kiértékelésére, támogatási szerződések megkötésére, a források folyósítására és a pénzek felhasználásának ellenőrzésére. Az akciótervek az Operatív Programok két évre rögzített gördülő végrehajtási tervének és operatív útmutatójának tekinthetők, melyek leírják, rögzítik a támogatások megítélésének valamennyi lényeges feltételét és a források felhasználását szabályozó ún. konstrukciók tartalmát. A támogatási rendszer működésének szabályait a 16/2006 (XII. 28) MeHVM-PM együttes rendelet és a 255/2006 (XII. 8.) Korm. rendelet együttesen szabályozzák.

Az elmúlt időszak lebonyolítási rendszere- és a jelenlegi gyakorlat kritikája

Az Európai Unió Kohéziós Alapjának és Strukturális Alapjainak felhasználását meghatározó jogszabályok vázolják az Irányító Hatóság - Kifizető Hatóság - Közreműködő Szervezet - Kedvezményezett / Projektgazda rendszert. Az intézmény szereplőinek kiválasztását, az intézményrendszer kialakítását, működési rendjét azonban – néhány alapvető szabálytól eltekintve – a tagállam felelősségi körébe utalja.

A 2004-2006-os időszak tapasztalatai és az intézményrendszert érő kritikák alapján az akkori rendszer túlbürokratizált, a kifizetési és ellenőrzési folyamatok lassúak, a rendszer szétaprózott és sok helyen párhuzamosságokat tartalmazó, ugyanakkor horizontálisan, az OP együttműködését tekintve sok tekintetben összefüggéstelen rendszer volt. A folyamatszabályozás feladatát az Irányító Hatóságok maguknál tartották és az egységesítésre vonatkozó törekvések kevés eredménnyel jártak. Az elmúlt időszakban a pályázatok bírálatát, a projektek lebonyolítását az IH-k és a

KSZ-ek kb. 30 különböző módszer szerint végezték. A közlekedésfejlesztés területén sok esetben elmondható volt, hogy a programok a projektek megfelelő szintű előkészítettségének hiánya és a pályázati rendszerek tisztázatlansága miatt későn indultak el.

A 2007-2013-as intézményrendszer legfőbb változása, hogy az Irányító Hatóságokat a Nemzeti Fejlesztési Ügynökséghez telepítették. Ez magában hordozza a jobb koordináció lehetőségét, azonban a gyakorlatban az OP-k Irányító Hatóságát ellátó szervezeti egységek nagyon keveset tudnak egymásról, és közöttük a koordinációs kapcsolat nagyon gyenge. A közlekedés területén külön nehézséget jelent, hogy a 2004-2006. időszak Kohéziós Alap Irányító Hatósága és a 2007-2013. időszak KÖZOP Irányító Hatósága két külön szervezeti egységben dolgozik. Közöttük a feladatok leosztása, a hatáskör és felelősség megosztás sok esetben nem tisztázott, amelynek hiányát a Közreműködő Szervezet koordinációs tevékenysége hivatott pótolni. Nehézséget jelent, hogy a közlekedésfejlesztési programok nagy anyagi volumenű, nagy kiterjedésű, időben elhúzódó beruházások, melyeknek ütemezett megvalósítása politikai választási ciklusokon húzódik keresztül.

Egy 2004-2006-időszakban megindított, majd a 2007-2013-ra áthúzódó fejlesztések koordinációja így nehézkes. A jelentős átszervezések és diszkordináció következtében elvész a rendszer „emlékezete”. Az átszervezések következtében fellépő átmeneti szervezeti, hatásköri problémák elhúzódó egyeztetéseket, nehezen megköthető megállapodásokat igényelnek, amelyek feleslegesen és számottevően terhelik a rendszert.

A szervezeti egységek felállítása, feladatuk meghatározása, a kijelölő rendeletek megalkotása igen későn, 2006. év végén történt csak meg. A közlekedési szakterület legfontosabb kedvezményezett körénél az UKIG/KKK/Nemzeti Infrastruktúra Zrt/MÁV Zrt.-nél az átalakítások 2007. év során folyamatosan tartanak, melynek eredményeképpen a szervezeti, személyi változások jelentősek, még nem fejeződtek be. Lebonyolításuk időigényes, mely veszélyezteti a programok időbeni elindítását.

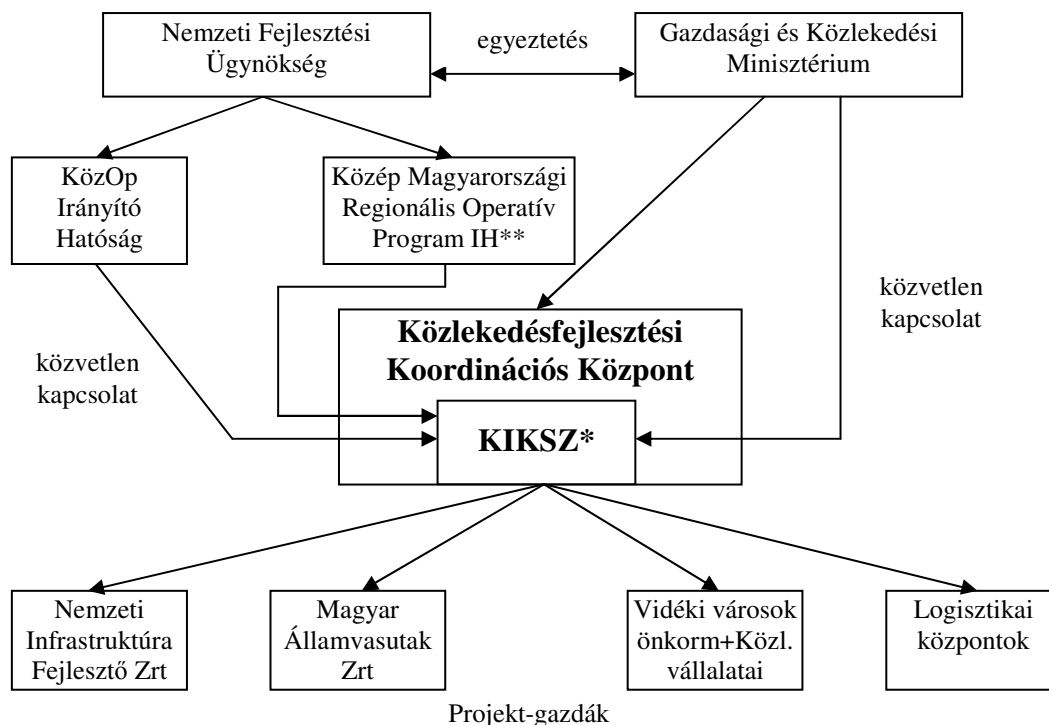
Mindez azt eredményezi, hogy a Közlekedési Operatív Program projektjeinek előkészítése és a program indítása – egyrészt az Operatív Program brüsszeli elfogadásának csúszása miatt, másrészt az intézményrendszer és a program

elindításához szükséges pályázati/minősítési rendszer kidolgozatlansága miatt – csúszást szenved, és várhatóan 2007. évben a program csak „jelképesen” tud elindulni (a projektek tényleges kivitelezése csak 2008-ban kezdődik).

A 2007. évi források 2 éven belüli lekötése, lehívása (N+2, N+3 szabály betartása) jelentős többlet terheket fog a közelmúltban gyökeres szervezeti változáson átesett, és jelenleg is az erőteljes szervezetfejlesztés állapotában lévő közlekedési Közreműködő Szervezet vállára tenni. Véleményem szerint a 2007-2013. időszakra való felkészülést sokkal előbb – gyakorlatilag a parlamenti választásokat követően a Kormány megalakulása után azonnal – meg kellett volna kezdeni, és a szervezeti, intézményi változtatásokat is még 2006. III-IV. negyedévében szükséges lett volna végrehajtani, hogy a 2007. esztendőben az erőforrásokat már a koncentráltan a program végrehajtására, a projektek pályáztatására és indítására lehessen fordítani.

8.5. SZERVEZETI RENDSZER A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSBEN

A főbb vonalakban vázolt támogatási rendszer a közlekedés fejlesztés terén több ponton is ellentmondásos. Lásd 8/2 ábra.



* KIKSZ = Közlekedésfejlesztési Integrált Közreműködő Szervezet

** A Közép-Magyarországi Operatív Program függetlenül működik a KözOp-tól, de mindkét esetben a (közlekedési vonatkozású) közreműködő szervezeti feladatokat a közlekedésfejlesztés összehangolása érdekében a KIKSZ látja el

8/2 ábra A Közlekedési Operatív Program végrehajtásának intézményrendszere

Egyrészt az Európai Unió támogatásával létrejövő, a fenti intézményrendszer szerint működő beruházások terén a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (a továbbiakban *GKM, Minisztérium*) irányító, döntéshozó szerepe csökken, vagy legalább is megoszlik. Az OP-ban meghatározott fejlesztésekre a tárca javaslatot tesz, de a programban az adott projekt végrehajtására *már csak közvetett ráhatása van*, a projekt megvalósulásának összetevőiről csak áttételesen kap tájékoztatást. (Közreműködő Szervezettől, Kedvezményezett-től).

Sok esetben (nagyprojektek, kiemelt projektek esetén) a projektekről a Kormány határoz, sőt az 50 millió euró feletti beruházásoknál brüsszeli döntést kell kérni a

projekt indíthatóságára, ami tovább „csökkenti” a GKM hatáskörét, döntési mozgási lehetőségét. Kidolgozandók, megválaszolandók a jövőben a következő kérdések:

- Fentiek ismeretében hogyan biztosítható a tárca képviselte és a feladatából adódó koordináló, szervezetfejlesztő, hálózat-meghatározó szerepe?
- Milyen módon oszlik meg a programok, projektek tartalma, időzítése terén a felelősség az Irányító Hatóság és a GKM szakmai államtitkársága között?
- Hogyan lesz összhang a vonalas közlekedési hálózatfejlesztés és a területfejlesztés között. Ki és hogyan fog koordinálni?
- A regionális tervezés országos szintű egyeztetése, irányítása közlekedési szempontból kinek lesz a feladata, felelőssége? stb.

A fenti kérdések megválaszolása érdekében az egyes ágazati, intézményi szereplőktől józan egyeztetés és feladatlehatárolás szükséges. Véleményem szerint egy átfogó vizsgálat keretében kellene meghatározni azt az összetett kompetencia-mátrixot, mely lefedi az egyes területeket, meghúzza a kompetencia határokat és rögzíti az egyes felelősségi, döntési területeket. A kompetencia mátrix megalkotása és tartalommal való megtöltése után jogszabályokban kell rögzíteni a közlekedési intézkedések, beruházások tervezésének, kijelölésének, indításának és ellenőrzésének hatásköri feltételeit.

Ezzel párhuzamosan célszerű lenne egy *átfogó jogszabályi rendezés*, melyben a Kohéziós és Strukturális Alapok forrásait, valamint a további állami forrásokat kezelő, a szakmai kompetenciákkal rendelkező szervezetek mozgáskörét, felelősségi körét komplexen szabályoznák. Úgy vélem ennek a jogszabályi rendezésnek mihamarabb meg kellene történnie, mert a 2007-2013. időszak elején a közlekedésirányítás területén egy hiányos, lehatárolását tekintve ellentmondásos intézményi háttérrel kell elindítani a közel 2000 milliárd forint nagyságrendű beruházási volument magába foglaló KözOP végrehajtását, ami jelentős kockázatot rejt magában, mind a projektek sikeres kiválasztása, megvalósítása, mind a későbbi hálózati rendszerbe illesztése (hálózati szerep, üzemeltetés, tulajdonviszonyok, stb.) tekintetében.

Az előzőekben elmondottakból is világosan látszik, hogy a közlekedéspolitika érvényesítésében nélkülözhetetlen az aktív állami közreműködés, az aktív szellemi és anyagi szerepvállalás. A kormányzati politika céljainak operatív megvalósítását

általában az államigazgatási csúcsszervekre, a minisztériumokra bízva. Ennek a szakminisztériumi struktúrának olyan szilárd alapon kell állnia, és szakmai módon kell szerveződnie, hogy képes legyen betölteni a szerepét, elvégezni a reá bízott feladatokat. Saját tapasztalataim és a közlekedési szakmában végzett ezirányú kutakodásaim (interjúk, ok-okozati összefüggések feltárása) alapján egyértelműen osztom *Kovács Ferenc professzor úr* álláspontját, miszerint a közigazgatás és a kormányzati struktúra máig tartó fejlesztése során feltétlenül indokolt lett volna egy, az infrastrukturális fejlesztések mind szélesebb körét átfogó szaktárca kialakítása és megfelelő kompetenciákkal való ellátása, feloldva ezzel a jelen fejezetben körvonalazott ellentmondásokat.

A választásokat megelőző időszakban a GKM-ben készített szakmai tanulmányok rámutattak arra, hogy a gazdaságfejlesztést és a térségi fejlődést nagymértékben meghatározó, *közlekedési szakterületet* jelentőségénél, komplexitásánál fogva érdemes lenne elkülöníteni, különálló egységként kezelni a külső és belső konfliktusok kiküszöbölése érdekében. Erre annál is inkább szükség lenne, mert ma már látszik – ez a ÚMFT erre az ágazatra allokált forrásaiból is kitűnik –, hogy az ÚMFT forrásainak nagy részét (közel 25%-át) a közlekedésfejlesztésre kívánja a kormányzat fordítani. Ezeknek a nagy volumenű, optimális teljesítőképességüket csak átgondolt hálózatban szolgáló fejlesztéseknek az ésszerű irányítása, és a közlekedési hálózat megfelelően átgondolt fejlesztése ilyen volumennél szükségessé teszi egy a területfejlesztést magába foglaló fejlesztési minisztériumhoz *hasonló súlyú szakmai intézmény létrehozását és működtetését*.

Erre 2007. végén a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban bekövetkező változásokkal párhuzamosan *lenne lehetőség*. (Lásd a *Világgazdaság* 2007. július 19. cikkét²⁹). Az önálló közlekedési minisztérium létrehozásával több figyelem és több szakmai erőforrás összpontosulhatna a szakterületre. Csak az ilyen felfogás és az említett szakmai kompetencia figyelembevételével kialakított minisztérium képes megfelelni a vele szemben támasztott magas szintű követelményeknek, melyek nélkülözhetetlenek egy ilyen alapvető, az ország teherbíró képességét ennyire igénybe vevő anyagi volumenű fejlesztés szakmailag megalapozott véghezviteléhez.

²⁹ Világgazdaság, 2007. július 19. *Kóka távozik a gazdasági minisztérium éléről*.
<http://www.vg.hu/index.php?apps=cikk&cikk=181504>

Az elmúlt időszakban a GKM képviselte a nemzetközi közlekedési szakbizottságokban, konferenciákon egyértelműen csökkent, ami Magyarország tervezett szerepe, mint Kelet-Közép-Európa közlekedési gyűjtőpontja és potenciális közlekedési- logisztikai elosztó pontja szempontjából rendkívül hátrányos.

Emellett az Európai Bizottság közlekedési szakbizottságaiban kifejtett tevékenységünk is erősítésre szorul. Mindezeknek a problémáknak az okai elsősorban a *humán erőforrás kapacitáshiányában*, és a Minisztériumban az utóbbi időszakban jelentkező *közlekedési szakemberhiányban* keresendők. Csak egy megfelelő humán és anyagi erőforrásokkal ellátott, helyében és feladatában megerősített Minisztérium képes megfelelni ezeknek a szerteágazó és összetett szakmai feladatoknak. Megítélni egyelőre nem tudom – hiszen a 2007-2013. időszak fejlesztési programja még előttünk áll – mégis alapvetően osztom *Kovács Ferenc* észrevételét (aggályát?), mely szerint *ma már látható*, hogy a közlekedési szakma által remélt, mindenképpen megalapozott infrastrukturális tárca létrejöttének elmaradása rendkívül negatívan érinti a közlekedési ágazat valós szakmai szempontjainak érvényesülését és az Országgyűlés által is jóváhagyott 2015-ig szóló közlekedéspolitika megvalósítását. (*Kovács Ferenc* [2007])

Érdekes és mindenképpen figyelemre méltó megállapításokat tesz *Kovács Ferenc* cikkében a Minisztérium közlekedési ágazatának helyzetéről:

„...a Minisztérium belső szervezetéből eltűntek az egy-egy közlekedési ágazatot részleteiben és mélységében egyaránt ismerő és kezelni képes szervezeti egységek, azok szakértői csak elkülönült részkérdésekkel találkoznak (pl. fejlesztés, szabályozás, finanszírozás), s így nem léteznek az egyes gyakorlati szakterületeknek megfelelő kellő súlyú partnerek a tárcán belül. Egyenes következménye ennek, hogy nagymértékben lecsökkent a tárca apparátusában a közlekedés témáit magas színvonalon művelni képes szakértő köztisztviselők száma.” (*Kovács Ferenc* [2007] pp. 127-128.)

Mindebből következik, hogy a következő időszak kulcsfontosságú Operatív Programját kezelő szakmai és közigazgatási intézmények működésére, működési feltételeinek megteremtésére a jövőben kiemelt figyelmet kell fordítani. A soron következő EU tervezési időszak elején még nem (teljesen) késő meghozni azokat a döntéseket, amelyek a szakmai szervezetek megerősödéséhez vezetnek. Ezzel

párhuzamosan a fejezetben javasolt módon érdemes áttekinteni az egyes közlekedésfejlesztéssel foglalkozó szervezetek hatáskörét, együttműködését és átfogó jogszabályi felülvizsgálattal célszerű rendbe tenni a szervezetek működését alapvetően meghatározó jogszabályi háttérrel.

A közreműködő szervezet/kedvezményezettek ellentmondásai

A 2007. január 1-vel létrehozott Közreműködő Szervezet (KIKSZ) a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) szervezeti egységén belül elkülönítetten működik. A KKK a korábbi Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság jogutódja, és mint ilyen, a 2004-2006. időszakban a *kedvezményezett tevékenységet betöltő szervezet* része. A feladatok átadása, elhatárolása, az áthúzódó időszakban a korábbi projektek szabályos zárása, valamint az elkülönített, független működés megteremtése sokszor igen erős jogszabályi és szervezeti nehézségekbe ütközik.

Célszerű lenne egy egységes, átgondolt, magasabb szintű jogszabályban szabályozni a Közreműködő Szervezet függetlenségét, tevékenységét, *elhatárolódását a kedvezményezett tevékenységektől*. A jelenleginél pontosabban kellene szabályozni valamennyi érintett, kijelölt kedvezményezett pontos feladatát, jogállását, mert a számos, különböző szintű jogszabályok sok tekintetben ellentmondásosak. A jogi anyagok nem szabályozzák valamennyi területet, így a kialakuló joghézagok következtében a hatásköri és felelősségi problémák egyeztetése, együttes megoldása jelentős időt és nem kevés emberi erőforrást igényel, von el az amúgy is számottevő késésben lévő projekt-indítási, lebonyolítási tevékenységtől.

A több szintű tervezési rendszer összefüggései és ellentmondásai

A közlekedésfejlesztés mindig is szoros kapcsolatban volt a területfejlesztéssel, azonban ma már a közlekedésfejlesztés kilép a szolgáltató, folyamatokat kiszolgáló funkciójából és komoly területfejlesztési jelentőséggel bír. Ezért a tervezési rendszert megalkotásakor a területfejlesztést, a településfejlesztést és a közlekedésfejlesztést ma már egy más mellett, egyenrangú szerepkörben, egymás mellett kell figyelembe venni.

A következő évtizedekre szóló fejlesztési tervek (egyik) kiindulópontja az *Országos Fejlesztéspolitikai Konceptió*. A OFK megjelöli azokat a hosszú távú, átfogó célokat, melyeket az alábbi főbb stratégiai célkitűzések megvalósításával szándékozik elérni:

1. A magyar gazdaság versenyképességének tartós növelése
2. A foglalkoztatás bővítése
3. A versenyképes tudás és műveltség növelése
4. A népesség egészségügyi állapotának javítása
5. A társadalmi összetartozás erősítése
- 6. A fizikai elérhetőség javítása**
7. Az információs társadalom kiteljesítése
8. A természeti erőforrások és környezeti értékek védelme és fenntartható hasznosítása
9. *Kiegyensúlyozott területi fejlődés* *forrás: GKM [2005], Országgyűlés [2005/a]*

A fenti stratégiai célok egyaránt irányadóak nemzeti, regionális, helyi szintű tervezésben a térségfejlesztés és a területfejlesztés szempontjai szerint is. A helyi adottságokból kiinduló regionális és települési fejlesztéseknek a közlekedésfejlesztési terveket figyelembe véve illeszkedniük kell az országos fejlesztési stratégiához is. A regionális fejlesztéseknek viszont a helyi szükségleteket szem előtt tartva kell olyan intézkedéseket megfogalmazniuk, amelyek a régió, a térség felemelkedését az országos szintű fejlesztéspolitikai stratégiával összhangban szolgálják. Ebbe a rendszerbe kell beleilleszteni a közlekedés fejlesztését, amely a fizikai elérhetőség javítása célkitűzéssel keresztül fogalmazódik meg.

A fizikai elérhetőség javítása – azaz a közlekedés összekapcsolt, harmonikus hálózati fejlesztése – alapvető feltétele a tartós és fenntartható gazdasági növekedésnek. Az infrastruktúra fejlesztése *alapja és szerves kiegészítő eleme* az egész gazdaság, benne a régiók, a térségek és a helyi munkavállalók, vállalkozások eredményességének növelésének. A közlekedési infrastruktúra területfejlesztés céljaival, és a településfejlesztés tervezett intézkedésével összehangolt fejlesztése elérhetőbbé teszi a támogatott, ösztönzött munkahelyek betöltésének esélyeit, javítja a munkaerő mobilitását, hozzájárul a foglalkoztatás bővítéséhez, így segítséget nyújt a fejletlenebb térségek felzárkózásához és a fejlettebb térségek versenyképesebbé tételéhez.

Az Országos Fejlesztéspolitikai Konceptió nem kíván önálló területpolitikát meghatározni. Az ország fejlesztéspolitikájának *területi hátterét és feltételrendszerét* az OFK-val szoros összhangban készült *Országos Területfejlesztési Konceptió*

(OTK) tartalmazza, mely kijelöli az ország hosszú és középtávú területpolitikai cél- és prioritásrendszerét. Az OTK tehát a területi jelenségekre és folyamatokra vonatkoztatva értelmezi az OFK fejlesztési elveit, földrajzilag orientálja az OFK célkitűzéseit. (*Országgyűlés* [2005/a])

A 2005-ben jóváhagyott *Országos Területfejlesztési Konceptió* az Országos Fejlesztéspolitikai Konceptióval együtt, egymást kiegészítve 2030-as időtávra vonatkoztatva határozza meg a konszenzuson alapuló területi jövőképet és rögzíti az ahhoz vezető, kiegyensúlyozott területi fejlődést biztosítani képes átfogó területpolitikai célkitűzéseket. A területpolitikai célkitűzések eléréséhez szintén nélkülözhetetlen, hogy az átfogó célok megjelenjenek a közlekedési ágazati stratégiákban, operatív programokban is. (*GKM* [2005])

Az OTK átfogó céljaiban szintén megjelennek az OFK átfogó céljainak területi vonatkozásai. Így tehát mindkét dokumentum – céljait tekintve – egymással összhangban, országosan elfogadott fejlesztéspolitikai elvek mentén épül fel, és mindegyik korszerű, általánosan elfogadott horizontális szempontokat követ. Az OTK öt, *területi vonatkozású, hosszú távra érvényes* célkitűzése:

1. A térségi versenyképesség következetes erősítése minden területi egység szintjén.
2. A legsúlyosabb területi elmaradottságok felzárkóztató mérséklése.
3. A fenntartható területi fejlődés, örökségvédelem biztosítása.
4. Területi integrálódás Közép-Európába és az egész európai térbe.
5. Decentralizáció és regionalizmus.

forrás: *GKM* [2005], *Országgyűlés* [2005/b]

A közlekedésfejlesztési igények az OTK keretein belül a térségi versenyképesség javítása, és a területi integrálódás elősegítése célkitűzéseken keresztül fogalmazódnak meg. A térségi versenyképesség javításánál döntő szerep jut az ország nemzetközi elérhetőségét jelentő közlekedési hálózatok összehangolt fejlesztésének, valamint a nagyvárosok közötti kapcsolatok bővítését szolgáló közlekedésfejlesztési intézkedéseknek. Az OTK az elérhetőség javítása célkitűzés keretében egyaránt hangsúlyt fektet a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére és a régiók, kistérségek közlekedését nagymértékben segítő mellékúthálózati fejlesztésekre, szűk keresztmetszetek megszüntetésére. Az OTK, OFK és az ágazati programok, stratégiák összefüggéseit mutatja a 8/3 és a 8/4 ábra.



8/3 ábra Az országos Területfejlesztési Konceptió (OTK) helye a tervezési rendszerben
forrás: GKM [2005]

Feladatok

Ezek a bemutatott koncepciók a 2007-2013. időszak fejlesztési terveinek és ágazati operatív programjainak alapjául szolgálnak. Égető szükség lenne arra, hogy a koncepciókban megfogalmazott célkitűzések elérése érdekében lefektetett gyakorlati intézkedések a fejlesztési tervekben, operatív programokban és az ágazati stratégiákban visszaköszönjenek, és a célkitűzésekkel való összefüggéseik nyilvánvalókká váljanak. Az átfogó fejlesztéspolitika megteremtését egy megfelelő jogszabályi bázison kiépített átfogó tervezési rendszer, valamint egy adekvát kormányzati fejlesztéspolitikai döntési mechanizmus, egy kiérlelt, fokozatosan kialakított tervezési terminológia és módszertan együttesen tudja biztosítani. A tervezési rendszer egységeit alkotó intézmények akkor tudnak csak feladataiknak maradéktalanul megfelelni, ha működésüket kialakult rend szerint végezhetik, és szervezeti felépítésüket tekintve viszonylag állandó, vagy lassan változó, átlátható keretek között tudnak működni. (GKM [2005])

Az állam kitüntetett szerepe továbbra is meg kell, hogy maradjon az országos közlekedési hálózati infrastruktúra fejlesztése, fenntartása és üzemeltetése terén, továbbá a közlekedési infrastruktúra-fejlesztés, területrendezés és területfejlesztés összehangolásában. (Szűcs [2006] p. 3.)

Mindezek ismeretében a közeljövőben a következő koordinációs feladatokat kell elvégezni:

- Átfogó tervezési mechanizmus – több szintű stratégiai szemlélet kialakítása és meghonosítása
- Markáns, erős, világos kormányzati koordináció.
- Aktív együttműködésen alapuló horizontális/ágazatközi és regionális koordináció.
- A minisztériális szint stratégiai és szakmai tevékenységének megerősítése.
- A fejlesztéspolitikai decentralizáció felgyorsítása.
- Kormányzati és regionális érdekegyeztetési mechanizmus kiépítése, erős partnerség.
- Az európai uniós és a nemzeti fejlesztéspolitika intézményesített összhangjának megteremtése
- Tervezés jogszabályi megalapozása, és hierarchikus összhangjának biztosítása.

A fenti célok elérése és a szükséges intézkedések végrehajtása érdekében célszerű lenne létrehozni egy, a minisztériumok és a szakmai szervezetek közötti koordinációt országosan összefogó szervezetet. Ennek feladata a politikai ciklusokon átnyúló, hosszú távú fejlesztési koncepciók, tervek kidolgozása lenne, valamint koncepcionális segítségnyújtás az ágazati, minisztériumi tervezési munkacsoportok programalkotó munkájában. A hosszú távú, koncepcionális tervezéssel megbízott szervezet politikai ciklusokon átívelve, konszenzusos alapon, a napi pártpolitikai befolyásoktól – viszonylag – mentesen működhetne, és biztosítani tudná az átmenetet a hosszú távú, konszenzusos fejlesztéspolitikai célkitűzések és a rövid távú, mindenkori kormányokhoz kapcsolódó tervezési, fejlesztési programok között.

Ezzel párhuzamosan a **közlekedés tekintetében szintén szükség van egy, az országos hálózatfejlesztési koncepciókat megalkotó, szerves hálózati fejlesztést megvalósító összközlekedési koordinációs intézményre.** 2007. év elején – többek között – ebből a célból hozták létre az UKIG utódszervezetét a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központot, azonban a szervezet jelenleg ezt a szerepet még nem tudja betölteni.

Annak érdekében, hogy a közlekedésfejlesztés területén a különböző programokat átlátó, azt érdemben befolyásolni tudó, a területfejlesztés terén a VÁTI Kht-hoz hasonló szintű koordinációs közlekedésfejlesztési szervezet jöjjön létre, ehhez a **KKK-t mind szakmailag, mind emberi erőforrások terén jelentősen meg kell erősíteni.** Csak egy létszámában teljes, a szakterületen megfelelő gyakorlattal rendelkező, valamennyi közlekedési ágat lefedő, stabil hálózatfejlesztési, koordinációs ismeretekkel rendelkező szakembergárdával van lehetőség arra, hogy ezeket a nagy jelentőségű, szakmailag összetett feladatokat a KKK megfelelő szinten el tudja végezni.

A közlekedésfejlesztési intézkedések eredményességének további feltétele, hogy a fejlesztésekben érintett, abban részt vevő szereplők koordinációs együttműködése probléma-mentes legyen, számukra a feladatok ellátásához szükséges (jogszabályi, pénzügyi) feltételek adottak legyenek, és a források a megfelelő időben rendelkezésre álljanak.

Hasonló követelményeket fogalmaz meg *Pálné K. I.* [2001] a területfejlesztési intézményrendszer továbbfejlesztésre vonatkozó javaslataiban. Művében felhívja a figyelmet a területfejlesztés összetett, szerteágazó tulajdonságára és kiemeli, hogy megfelelő tervezést csak magas szintű koordinációval lehet elérni. Javaslataiban szintén megemlíti egy országos koordinációs testület létjogosultságát, amely egyenlő távolságot tartva a miniszterelnöki apparátustól, és az ágazati minisztériumoktól szakmai alapokon, hosszú távú fejlesztési szükségleteket szem előtt tartva tudna funkcionálni.

Ezen túlmenően a területfejlesztési irányítási rendszer továbbfejlesztésében döntő jelentőséget tulajdonít a *regionális szint* megerősítésének. Bár ehhez a feladathoz a jogszabályi feltételek megeremtődtek, ez a gyakorlatban korántsem elegendő. Napjainkban még szintén elmondható, hogy *hiányzik az országos, a megyei és a regionális szint közötti feladat- és hatáskörök, valamint a források megosztási rendszerének tisztázása, pontos meghatározása.* (Szűcs [2006] p. 3.)

Ezzel párhuzamosan a régiók mellett még mindig nincs megfelelő szintű szervezeti kapacitásokkal, és szolgáltatási rendszerrel ellátott ügynökségi hálózat, amely a fenti tervezési, és koordinációs feladatokat megfelelő szinten el tudná látni. Enélkül a regionális szintű területfejlesztési politika csak hiányosan, rossz szakmai színvonalon valósítható meg. (*Pálné K. I.* [2001])

Pálné a következőkben rámutat a regionális, és a megyei szintű feladatok elhatárolásának szükségességére, amelynek kapcsán újra kell gondolni a megyei szintű feladatok megfogalmazását. Javaslata szerint a jövőben – az EU elvárásokhoz is igazodva – a szabályozást, a jogi és a finanszírozási környezetet úgy célszerű megformálni, hogy a területfejlesztési tanácsok sokkal nagyobb mértékben váljanak saját megyei szintű programjaik kezdeményezőjévé és törekedjenek a regionális szinten elérhető, az állami forrásokon kívüli egyéb külső (pl. EU) források igénybevétele. (*Pálné K. I.* [2001] pp. 226-234)

A közlekedés jelenlegi tervezési helyzete, a távlati koncepció hiánya

Magyarországon a közlekedés szerepe, nemzetgazdasági, ágazati befektetési súlya – a nemzetközi versenyképesség, a területfejlesztés, a gazdaság működésének alapfeltételeként számon tartott mobilitásra és ezzel együtt az életminőségre gyakorolt hatása okán – megnőtt, jelentősége erősen felértékelődött. A mobilitás és a területi elérhetőség a világgazdaságban mindenütt a gazdaság rugalmasságának fokmérőjévé váló elsőszámú pozicionális tényező, ami hazánk szempontjából, az átmeneti időszakban és helyzetben lévő, nyugat felé orientálódó, de a nyugati-távol keleti kapcsolatok gyűjtőpontjában lévő kelet-közép-európai helyzetét tekintve kiemelt fontosságú.

A közlekedés minőségéből, jelentőségének felismeréséből, vagy a helytelen döntések következményeként előálló helyzetéből kifolyólag Magyarország az elkövetkező időszakban a trendeket kedvező módon kihasználva felemelkedhet, vagy lesüllyedhet. Meg kell ragadnunk a lehetőségeket, és meg kell hoznunk azokat a létfontosságú döntéseket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a Kormány ÚMFT-ről hozott döntése és az ÚMFT brüsszeli elfogadása után a közlekedésfejlesztés területén rendelkezésre álló jelentős forrásokkal jól gazdálkodjunk, a fejlesztések ne széttagoltak, hanem együttműködő, egy irányba mutatók, és soha ne öncélúak legyenek, hanem jól, együttműködően tudják szolgálni a gazdaság és az emberek céljait, elvárásait. Ehhez azonban a területfejlesztési és településfejlesztési szempontok figyelembe vétele mellett *egy távlati koncepció kialakítása is szükséges.* Ebben a távlati közlekedésfejlesztési koncepcióban szükséges meghatározni a területfejlesztési és településfejlesztési szempontok mellett azokat az elvárásokat, amelyeket a közlekedési rendszerrel szemben támasztunk. Mindenképpen fontos, hogy az említett szakmai területek között a koordináció és a kommunikáció egyenrangú, egymást segítő, és a célok eléréshez a legjobb optimumot kereső konstruktív együttműködés legyen.

Intézményi reform a regionális közigazgatásban

A közlekedésfejlesztési feladatokat ellátó központi közigazgatási intézményrendszer rövid áttekintése után szót kell ejteni a közlekedésfejlesztéssel foglalkozó regionális intézményrendszerről és a regionális intézményrendszer átszervezésének permanens folyamatáról.

A regionális politikai intézményrendszeréről és a közigazgatás összetevőiről számos nagy lélegzetű, alapos tanulmány és doktori disszertáció készült, ezért a téma rejtelmeiben távolról sem elmélyedve, csupán *néhány alapvető összetevőt megvizsgálva* szeretném érinteni a regionális közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos intézményi sajátosságokat.

A téma egyik – talán legismertebb – szaktekintélye *Pálné Kovács Ilona* művében részletesen ismerteti a területfejlesztés intézményrendszerét, a területfejlesztés és a közigazgatás kapcsolatrendszerét, valamint a regionális szintű közigazgatási rendszerrel szemben megfogalmazott elvárásokat. (*Pálné K. I.* [2001].) A regionális közigazgatás erősödése, és a regionális szintű fejlesztések előtérbe kerülése az elkövetkező időszak EU által is szorgalmazott, kívánatos, és a kormányzat által is képviselt törekvés.

A Kormányprogram célkitűzései között is egyértelműen szerepel a regionális közigazgatás erősítése:

„A régiókba koncentráljuk a területi államigazgatási szervek tevékenységét. Létrehozunk a széles feladat és hatáskörű regionális közigazgatási hivatalokat.” (*Kormányprogram* [2006] p. 9.)

„A megyék feladatainak többségét települési, kistérségi vagy regionális szintre kell helyezni.” (*Kormányprogram* [2006] p. 11.)

A *Fejlesztéspolitikai Kabinet* 2005. februárjában hozott döntése értelmében a 2007-2013. közötti időszakban a *fejlesztési források felét regionális célokra kell elkölteni*. Kérdés, hogy a hazai regionális intézményrendszer alkalmas-e, képes-e megfelelni ennek a kihívásnak, és hatékonyan, a gazdasági fejlődés elősegítése, a versenyképesség növelése érdekében megtalálni a leginkább fejlesztésre szoruló, vagy fejleszteni érdemes területeket.

Hamarné-Szegvári-Szűcs cikkében a regionális tervezés és fejlesztés, valamint a regionális közigazgatási rendszer összetevőit, hiányosságait elemzi. Bár az Európai Unió csatlakozás kapcsán az elmúlt évtizedben felértékelődött a területfejlesztési és a regionális politika jelentősége valamint a közigazgatás-politikával való kapcsolata, mégis hiányolható, hogy a rendszerváltást követő, igen jelentős társadalmi és

közigazgatási változások közepette sem alakult ki egy olyan EU-konform térszerveződési, közigazgatási rendszer, amely az uniós elvárásoknak megfelelően, hatékonyan képes kezelni a regionális igazgatási, fejlesztési kérdéseket. A cikk az elmúlt 16 év demokratikus hiányosságaként említi, hogy *a regionális demokrácia alapelveinek érvényesítése egyelőre nem járt sikerrel Magyarországon.*

A jövőre vonatkoztatva a regionális demokrácia – vagyis az önkormányzatiság – erősítésére, továbbfejlesztésére van szükség, ami *a jövőben alkotmányos szabályozást igényel.* A jövőben széles körű politikai és társadalmi konszenzus mellett szükséges *egy olyan jogalkotási program kidolgozása, amely az európai regionális demokratizálódási folyamatoknak megfelelően Magyarországon is lehetővé teszi az önkormányzati -közhatalmi régiók kialakítását,* és amely 2010-től, vagy 2012-től hatályba lépve már autonóm, szabadon, közvetlenül megválasztott tisztviselőkkel irányított regionális önkormányzatok kialakítását biztosítja. (Hamarné-Szegvári-Szűcs [2007])

A 2007-2013. időszak a regionális közigazgatás kialakítása, és megerősítése szempontjából döntő fontosságú lesz. Magyarország korábban nem tapasztalt lehetőséget kap arra nézve, hogy az egész magyar gazdaság szempontjából számottevő összegű európai uniós forrással egészítse ki a hazai költségvetési fejlesztési forrásokat. Ehhez elvileg a regionális intézményrendszer gyökeres átalakítása is indokolt lenne. Meg kell teremteni az ÚMFT és az Országos Területfejlesztési Konceptió összhangját, ehhez viszont át kellene alakítani a jelenlegi regionális tervezési és programozási rendszert, valamint meg *kellene erősíteni a regionális területfejlesztési intézményrendszert mind pénzügyi mind adminisztratív (humán erőforrás) oldalról.*

Jelenleg a tervezési-statisztikai és a fejlesztési régiók valódi regionális önkormányzati háttér nélkül csak „illuzórikus régiók”, melyek a regionális politikai és közigazgatási feladatoknak nem tudnak megfelelni. Csak a valódi regionális demokrácia szellemében működő, közvetlenül választott legitim regionális önkormányzatok tudják betölteni szerepüket, autonóm irányítás mellett megfelelő módon ellátni a helyi fejlesztési, közigazgatási feladatokat, valamint a regionális demokrácia jegyében képviselni a helyi, regionális, területi érdekeket. (Hamarné-Szegvári-Szűcs [2007])

A regionális szintű közigazgatás átszervezése természetesen a megyék szerepének átértékelését is igényli, hiszen az egyértelmű, hogy két regionális központra, irányítási szintre nincsen szükség.

A versenyképesség és a társadalmi kohézió európai alapelvei és célkitűzései azonban csak akkor érvényesülhetnek, ha a regionális intézményrendszer kialakítása, hatalomgyakorlási rendszere is megfelel az európai normáknak, és követi azok működési mechanizmusát.

9. EREDMÉNYEK ÖSSZEFOGLALÁSA – KÖVETKEZTETÉSEK

Magyarország közlekedési rendszere a XXI. század elején új kihívásokkal kell, hogy szembenézzon. Az 1990-es években lezajlott politikai rendszerváltás következtében átalakult társadalmi és gazdasági szerkezet alapjaiban változtatta meg a termelési és kereskedelmi szerkezetet, amihez a közlekedési hálózatoknak és a szállítási rendszereknek alkalmazkodniuk kell. A világkereskedelem és a világtermelés kiterjedése, a gyorsuló globalizációs folyamatok egyrészt kikényszerítik a kereskedelmi, adminisztratív határok lebontását, az áruk, a tőke, a munkaerő szabad, korlátozásmentes áramlását, ugyanakkor politikai értelemben elősegítik a nemzetek közötti és nemzetek feletti kooperációt, integrációt. A kiterjedő termelési, kereskedelmi és integrációs folyamatok nem képzelhetők el hatékonyan működő közlekedési és kommunikációs szolgáltató rendszerek nélkül. A közlekedési rendszer ma már azonban kilép szolgáltató szerepéből, és önálló gazdaságfejlesztési stratégiai tényezővé válik. *Az az ország, régió, térség, amely fejlett, hatékony közlekedési rendszerrel rendelkezik, sikeresebben kapcsolódik be a vezető gazdasági - kereskedelmi folyamatokba, nagyobb lehetősége van a kedvező gazdasági folyamatok eredményeiből való részesedésre, sőt a közlekedési rendszer segítségével bizonyos fokig képessé válik szabályozni, terelni, befolyásolni ezeket a folyamatokat.*

Magyarország a XXI. század elején nagy lehetőség és nagy változások előtt áll. A vasfüggöny leomlása és a kiterjedő Európai Unió adta új kereskedelmi, gazdasági folyamatok történelmi léptékben gyors alkalmazkodó képességet igényelnek Kelet-Közép-Európa országaitól. A korábban szinte kizárólag keleti irányú, nagy volumeneket jelentő, kis(ebb) feldolgozottsági arányú termékek, anyagok szocialista relációjú szállítása helyett ma már egyrészt dominálnak a nyugati, kelet-nyugati nyugati-délkeleti irányú kereskedelmi kapcsolatok, szállítási igények, másrészt élénkülnek a távolkeletről érkező tranzit szállítási igények és a kisebb volumenű, de annál nagyobb jelentőségű közép-európai regionális kereskedelmi, közlekedési kapcsolati igények. A szállítási követelmények a nagyobb feldolgozottságú, speciális feltételeknek megfelelő áruk szállítása felé mozdultak el (csomagolás, hűtés, stb.).

A közlekedési feltételeknek és szállításoknak egyrészt biztonságosnak, másrészt gyorsnak, pontosnak és kiszámíthatónak kell lennie. Nagyon fontos szempont a területi feltárás, a gazdasági szempontból kedvező adottságú területek (nyersanyag,

munkaerő, információs központok) elérhetősége, megfelelő kapcsolati rendszere. Ezek a szempontok ma már nagyban befolyásolják, meghatározzák a gazdasági szereplők, transznacionális vállalatok viselkedését, döntéseit a termelési szerkezet kialakításánál, a telephely megválasztásánál.

Magyarország a rendszerváltás előtti években kialakított nyugati kapcsolatai, kedvező, nyitott (gazdaság)politikája eredményeképpen, a rendszerváltás élenjáró országává vált és kedvező lehetőségeit kihasználva piaci, potenciális térségi előnyökre tudott szert tenni a 90-es években. Mára azonban a kedvező lendület megtört és az Európai Unió keleti irányú további bővítésével a szomszédos országok számára is rendelkezésre állnak a kedvező peremfeltételek, nyitva áll az út a gazdasági felemelkedésre, fejlődésre. Magyarország egyre élesedő piaci versenyben kell, hogy érdekeit képviselje, valamint megtalálja azokat a piaci szegmenseket és gazdasági területeket, ahol maradandó versenyelőnyre tud szert tenni, és jól működő gazdasági térszerkezetet kialakítva befolyásolni tudja a gazdasági folyamatokat.

Mindehhez azonban hatékonyan működő, megalapozott, szervesen kialakított közlekedési infrastruktúra hálózatra, és jól működő versenyképes közlekedési rendszerre van szüksége. Az értekezés megvizsgálta a magyarországi közlekedési rendszerrel szemben megfogalmazott elvárásokat és rámutatott a rendszer fejlesztésében mutatkozó ellentmondásokra, hiányosságokra.

Az értekezés komplex társadalomtudományi megközelítésben, összefüggéseiben vizsgálta a közlekedésfejlesztés gazdasági, műszaki, társadalmi vonatkozásait. A közlekedéssel kapcsolatba hozható közgazdasági alapelméleteken túl elemezte a történelmileg kialakult térszerkezet közlekedési jellemzőit, a közlekedési rendszer kialakításának nemzetközi és térségi összetevőit, nehézségeit. Az értekezés párhuzamba állította az Európai Unió közlekedésfejlesztését meghatározó dokumentumokban megfogalmazott tendenciákat, fejlődési irányokat a hasonló magyarországi szakmai dokumentumok megállapításaival, törekvéseivel. A nemzetközi és országos (*makro szintű*) elemzések után a térségi regionális szintű kutatások (*mezo szint*) rávilágítottak arra, hogy a határok megszűnésével együtt járó változások kezelésére a felmerülő igényeknek való megfelelésre és a potenciális lehetőségek kihasználása érdekében a közlekedési hálózatok kialakításában, összehangolásában számos teendő vár Magyarországra, a magyarországi régiókra.

A kutatás során a gazdasági vállalkozásokat, kistérségeket érintő projekt szintű vizsgálatokra is (*mikro szint*) sor került. Itt – példákon keresztül – elsősorban a projektek költség-haszon elemzéseinek vizsgálata és ezek hatékonyságainak értékelése volt a fő cél. A vizsgálat rámutatott arra, hogy *a jelenlegi, projekt szintű költség-haszon elemzési módszerek nem tudnak figyelembe venni számos olyan külső hatást, amely alapjaiban meghatározza a projektek megvalósításával elérni kívánt célok realizálhatóságát*. Ezért az értekezés javaslatot tett a projekt szintű értékelési módszernél komplexebb, térségi szintű gazdaságossági vizsgálati rendszer kidolgozására, melynek „filozófiai alapjául” a helyzetpotenciál módszert javasolja.

Az értekezés átfogó módon bemutatta az Európai Uniónak a közlekedésfejlesztés támogatása terén rendelkezésre álló támogatási lehetőségeit és a fejlesztéseket konkretizáló, az EU forrásainak segítségével megvalósuló – a jövőbeni fejlesztési lehetőségeket nagyban meghatározó, közlekedésfejlesztést tartalmazó – operatív programokat.

Végül az értekezés a magyarországi közlekedésfejlesztést irányító, illetve abban részt vevő kormányzati és regionális szervezetek döntéshozatali, tervezési mechanizmusait vizsgálta. Röviden bemutatta az ellentmondásokat, rávilágított a döntéshozatali mechanizmus hiányosságaira, és javaslatot tett a tervezési rendszer összehangolására.

Az értekezés átfogó célja az volt, hogy komplexen értékelje a közlekedésfejlesztést befolyásoló összetevőket, ezek egymásra hatását, és olyan szemléletet mutasson be melynek eredményeképpen nyilvánvalóvá válik, hogy *a közlekedésfejlesztést csakis komplexen, társadalmi-gazdasági-műszaki összetevők által együttesen befolyásolt rendszerként szabad vizsgálni*, így egy-egy összetevőjének kiragadott vizsgálata (pl. műszaki, vagy gazdasági projekt jellemzők) önmagában hamis, félrevezető eredményekre vezethet. Mindezzel párhuzamosan az értekezés rá kíván mutatni arra, hogy a közlekedésfejlesztés Magyarország gazdasági társadalmi helyzetét *alapvetően befolyásoló gazdaságfejlesztési tényező*, amelynek szakmai irányítását, széles körű koordinációját (nemzetközi, kormányzati, regionális és helyi szinteken) csak megfelelő alapra helyezett, megfelelő szakmai és politikai súlyú, hierarchikus rendszerben működő közigazgatási és szakmai szervezeteken keresztül lehet megfelelően végezni. Ehhez mindenképpen szükséges egy megfelelő tapasztalatokkal és elegendő humán erőforrással rendelkező országos

közlekedésfejlesztést koordináló szervezet, amely mind a regionális, mind a nemzetközi szervezetekkel a közlekedési szektor teljes spektrumában képes az egyeztetésre és a harmonizált, több szintű koncepció-alkotásra.

Kapott eredmények, következtetések

A vonatkozó szakirodalom, és a lebonyolított nagyszámú interjú alapján kijelenthető, hogy Magyarország közlekedési rendszere és *a közlekedési rendszer fejlesztésének mechanizmusa ellentmondásos, problémákkal terhelt*. Egyrészt a II. világháborút lezáró békeszerződések eredményeképpen egy torz, túlságosan Budapest centrikus közlekedési hálózat alakult ki, amelynek térszerkezeti átalakítása, Budapest centrikusságának feloldása még nem történt meg.

Az elmúlt évek nagyarányú közúti közlekedésfejlesztési intézkedései is elsősorban a kelet-nyugati irányú közúti gyorsforgalmi kapcsolatok fejlesztésére koncentráltak, ami tovább erősíti a közlekedési rendszer Budapest centrikusságát. Bár a fejlesztések nagy vonalakban összhangban vannak az Európai Unió által szorgalmazott fejlesztési irányokkal, ezek a fejlesztések mégsem képviselik Magyarország egyértelmű érdekét. Az átmenő fővonalak, a térszerkezetet feltáró és a nélkülözhetetlen határon átnyúló térségi kapcsolatok nélkül a „csőposta hatás” keretében elsősorban a tranzit forgalom áteresztését, lebonyolódását segítik, az ezzel kapcsolatos káros hatásokkal együtt. A nagy nemzetközi hálózatok nagy teljesítőképességű magyarországi szakaszai a sok helyen hiányzó térszerkezeti hálózati kapcsolatok nélkül nem teszik lehetővé, hogy az elmaradt térségek szervesen bekapcsolódjanak és haszonélvezői legyenek a nemzetközi közlekedésből, áruszállításból eredő kedvező gazdasági folyamatoknak.

Az értekezésben megvizsgált dokumentumok, állítások alapján nyilvánvalóvá vált, hogy Magyarország jelenleg nem rendelkezik elfogadott, jóváhagyott, a fejlesztési irányokat és célokat egyértelműen rögzítő, meghatározó közlekedésfejlesztési stratégiával, amely a Versenyképességi Koncepcióban, Kormányprogramban, vagy az ÚMFT-ben megfogalmazott gazdaságfejlesztési célokat tételesen alátámasztaná, erősítené. A magyarországi közlekedésfejlesztést megalapozó, arra vonatkozó dokumentumok egyrészt túl általánosak, belőlük a világos célok, és *a rövid távon koncentráltan fejlesztendő célterületek* nem olvashatók ki, másrészt ezek a

dokumentumok sok helyen hiányosak, ellentmondásosak, széttartóak, nem alkotnak egy egységes, egymásra épülő világos célrendszert. Ezeket a dokumentumokat a jövőben egy világos koncepció mentén egységesíteni kell, és célszerű lenne egy – más országokban ma is működő, nálunk a szocialista rendszer összeomlásával megszüntetett –, a napi politikai befolyásoktól mentes, szakmai konszenzusos alapon működő, hosszú távú koncepcionális tervezéssel foglalkozó szervezet megalkotása és működtetése.

Az országos és nemzetközi szintű vizsgálatok mellett az értekezés a regionális, valamint a térségi szintű összefüggéseket is elemezte. Egyrészt megállapítható, hogy a megfelelően homogén regionális térszerkezet kialakítását, a határ menti, határon átvezető térségi utak, vasutak fejlesztését, a hiányzó kapcsolatok kiépítését nehezítik a történelmi örökségekből, félelmekből, negatív sztereotípiákból levezethető kommunikációs problémák, a társadalmi és az igazgatási kapcsolati hiányok, amelyek befolyásolják a közlekedési kapcsolatokat is. Az elzárt, határ menti települések hátrányos helyzetének csökkentése, kedvező térszerkezeti helyzetbe hozása érdekében *a szomszédos országokkal a szakmai partneri kapcsolatokat erősíteni kell. A kedvező gazdasági-társadalmi együttműködés kialakításához a közlekedési kapcsolatok fejlesztését is fel kell használni.* A szomszédos országok képviselőivel a közlekedésfejlesztési intézkedések összehangolása érdekében – a jelenleginél intenzívebb – kapcsolatépítés, rendszeres, összehangolt hálózatfejlesztési tervezési munka szükséges. Ezen keresztül biztosítható, hogy ütemes, összehangolt fejlesztéssel a mai elzárt, fejletlen területek beilleszkedjenek az európai közlekedési térrendszerbe és a határok adminisztratív megnyitásával (Schengeni Egyezmény) párhuzamosan az elszigeteltségük a kedvező közlekedési kapcsolatok kiépülésével megszűnjön, fokozatosan oldódjon.

Az elvégzett vizsgálat, kutatás eredményeképpen igazolható, hogy az EU integrációba való belépés kedvező lökést, a kialakult új helyzet pedig megfelelő inspirációt adott a kelet-közép-európai országoknak az egymással való kapcsolat-keresésre, az együttműködés fokozására, továbbá a gazdasági és társadalmi kapcsolatok erősítésére. Különösen kedvezőek, bár nem elég intenzívek a kapcsolatok Ausztria és Szlovákia irányában, valamint élénk érdeklődés mutatkozik a

közlekedési kapcsolatok további fejlesztésére Szlovénia valamint Románia irányában.

A GKM-ben rendelkezésre álló megvalósíthatósági, térségi tanulmányok, vizsgálati eredmények egyértelműen alátámasztják, hogy a határközeli települések, térségek közlekedési kapcsolatainak fejlesztése egyértelmű pozitív hatást gyakorol egyrészt a térségek gazdasági helyzetére, másrészt pozitív változást hoz az országok, régiók együttműködésében is. A hiányzó és igényelt kapcsolatok kiépítése, a valaha működő kapcsolatok felújítása kedvező feltételeket teremt a gazdasági együttműködés (árucseré, munkaerő áramlás) mellett a kulturális és társadalmi kapcsolatok erősödéséhez is.

Az **1. állítás** szerint *az EU tagság jelentős hatást gyakorol a közép-európai együttműködési folyamat megerősödésére, amely oldhatja a történelmi örökségből adódó ellentmondásos társadalmi helyzetet is.* Az **1. állítást** az értekezésben közölt, a kutatás során kapott eredmények visszaigazolják, vagyis az EU integrációval valóban elindult egy, a szomszédos országokkal való közlekedési kapcsolatok intenzifikálását szorgalmazó kapcsolatkeresés, de ennek szakmai és igazgatási partneri fórumai még nem alakultak, ki illetve változóban vannak (pl. országonként eltérő intézményrendszer, stb.). A folyamatot egyértelműen inspirálja az új gazdasági és piaci környezethez való alkalmazkodás, másrészt a törekvéseket maga az Európai Unió is támogatja (makro szint), kohéziós politikáján, és támogatási eszközein keresztül. (lásd 7. fejezet).

A **2. állítás** szerint *a történelmi örökségből adódó elszigetelődés oldása két irányból, egyrészt az EU integráció kiteljesedésével makro szinten, másrészt a társadalomban jelentkező természetes kulturális-gazdasági kapcsolatkeresési igényeknek szabad utat engedve mikro szinten valósulhat meg.* A **2. állítás** párhuzamot von a nemzetek közötti, spontán érdeklődésen, kapcsolatkeresésen alapuló folyamatok, valamint az Európai Unió törekvései között. A tanulmányozott adatok, dokumentumok egyértelműen kimutatják, hogy *a határ menti, elérhető távolságban lévő gazdasági gócpontok közötti kapcsolat létrejöttét (munkalehetőség-munkaerő, áru-kereslet, áru-kínálat) sok esetben a közlekedési kapcsolatok hiánya nehezíti,* ami mikro szinten teszi szükségessé a kapcsolatok fejlesztését, de ugyanezt a folyamatot makro szintről érkező támogatásokkal és koordinációval *aktívan lehet és kell támogatni.* Az állítás

igazolást nyer egyrészt az 5. másrészt a 6. fejezetben. *A regionális integráció erősítéséhez meg kell teremteni az országos és regionális stratégiák összhangját, valamint a stratégiákkal összhangban a jelenleginél több forrást kell biztosítani a regionális fejlesztésekhez.*

A 3. és 4. állítások szerint *a kapcsolatok erősítéséhez nélkülözhetetlen a közlekedési infrastruktúra megfelelő kialakítása, de ugyanakkor hatékony közlekedési rendszer nem képzelhető el átgondolt, határon átvelő kapcsolatokat is felölelő nemzetközi koncepciók, tervek nélkül. Célként fogalmazható meg a hiányzó tervek elkészítése, és a közösen kialakított koncepciókba való beemelése, az integráció erősítése a rendelkezésre álló EU források felhasználásával. A 3. és 4. állításban* megfogalmazottakra egyrészt a 4. és 5. fejezetben foglaltak adnak magyarázatot, másrészt az állítást a 7. fejezet megállapításai támasztják alá. *A nemzetközi és térségi kapcsolatok megerősítéséhez mindenekelőtt a megfelelő szinteken megfogalmazott koncepciókra és az ez alapján elkészített több szintű közlekedési stratégiákra van szükség (országos, regionális, stb.).*

A stratégiák alapján pedig ki kell dolgozni azokat a több szintű, (országos nagytávú, hosszú távú, középtávú, térségi, helyi) *egymásra épülő, és egymással szoros térbeli és időrendi kapcsolatban lévő jóváhagyandó terveket*, amelyek mentén a közlekedésfejlesztési intézkedések szervezeten végrehajthatóak. A koncepció alkotás folyamata elindult, de ennek alapvető kiinduló alapjai (végső, célok, elérendő állapotok) hiányoznak (lásd 4.6.2 fejezet), illetve nem elég konkrétak. Konceptcionális szempontból az állítások igazolást nyernek a 4. és 5. fejezetekben megfogalmazottak által, ugyanakkor gyakorlati megvalósításukhoz hathatós intézkedésekre van szükség, amihez az EU által nyújtott lehetőségeket is igénybe kell venni. (lásd 7. és 8. fejezet).

A jövőben sokkal intenzívebb együttműködési folyamatot kell elindítani, fenntartani intézményi és szakmai szinten a közlekedésfejlesztésben közös gondolkodást, közös tervezést igénylő területeken a szomszédos országokkal nemzeti és regionális szinten. *Ki kell dolgozni a több szintű, közös hálózatfejlesztési elképzeléseket tartalmazó hosszú- és közép-távú szakmai terveket, koncepciókat, és ehhez hozzá kell rendelni az időbeli megvalósulást leíró ütemezést, valamint a koncepciók, tervek*

mellé meg kell határozni a fix befejezési határidőkkel, forrásokkal ellátott intézkedéseket tartalmazó programokat is. Mindehhez a 8. fejezetben részletezett módon a hazai közlekedésfejlesztési intézményrendszert meg kell erősíteni, és szakmailag alkalmassá kell tenni ennek a komplex tervezési, fejlesztési és koordinációs feladatnak az elvégzésére, a program lebonyolítására.

Amennyiben a közlekedésfejlesztéssel foglalkozó több szintű szakmai intézmények pontos feladat és hatáskör elhatárolása, pozicionálása nem történik meg, úgy az egységes, jól működő közlekedési hálózat kialakítása további késedelmet szenved. Az egyes hatalmi gócpontok, intézményi műhelyek önhibájukon kívül összehangolatlanul, a saját elképzeléseik, érdekeik és lehetőségeik szerint igyekeznek majd a közlekedési rendszer egyes szegmenseit kialakítani, ami az egész közlekedési rendszer működőképességére és a gazdaság teljesítőképességének hatásfokára negatív befolyást gyakorol.

Az értekezés céljai közt szerepelt továbbá egy olyan, több szintű javaslat kidolgozása, amelynek segítségével a közlekedésfejlesztésben jelentkező nehézségek egy része kezelhető, megoldható. A költség-haszon elemzési módszerek tanulmányozása rámutatott arra, hogy a projekt szintű vizsgálatoknál komplexebb, a térségi fejlesztéseket és a potenciális gazdasági, kapcsolati lehetőségeket is számításba vevő vizsgálati módszert kellene kidolgozni. Erre tesz kísérletet a „helyzetpotenciál módszer” több szempontú szélesebb kontextusban való alkalmazásának bemutatása a 6. fejezetben.

A kutatási alapsémaként alkalmazott problémafa-célfa módszere kimutatta, hogy az országos szintű egységes közlekedési rendszer kialakítását történelmi-társadalmi, intézményi, stratégia-alkotási és a regionális szintről érkező országon belüli és nemzetközi impulzusok egyaránt befolyásolják.

Ezeket az impulzusokat összegezni, hatásukat vizsgálni, majd ennek alapján a következtéseket levonni és a szükséges intézkedéseket végrehajtani, csak világos koncepció, stratégia ismeretében, megfelelően működtetett intézményrendszer segítségével lehet. A 8. fejezet javaslatot tesz a közlekedést és a közlekedési infrastrukturális fejlesztését irányító minisztérium létrehozására, valamint egy olyan – a területfejlesztésben a VÁTI-hoz hasonló – közlekedési koordinációs intézmény

megalkotására, amely alkalmas a több szintű koordinációs feladatok ellátására és a hatékony közlekedési hálózat kialakításához szükséges koncepció alkotási munkák elvégzésére. Ezen kívül a közlekedésfejlesztés intézményi megerősítésén túl a különböző egymással alá-fölé rendeltségi viszonyban lévő tervezési és koncepcionális dokumentumok egységes rendbe szervezése is égető feladat. *A közlekedésfejlesztést befolyásoló közlekedési szakmai koncepció alkotást és intézkedéseket össze kell hangolni a térségfejlesztési dokumentumokkal, intézkedésekkel, valamint az intézmények működését a regionális koncepció alkotási és regionális közigazgatási folyamatokba is szervesen be kell illeszteni.* Ebben a komplex közigazgatási folyamatban a közlekedési szervezetek munkája csak részterületként jelenik meg, de ezen tevékenységek összehangolását a 8. fejezetben fogalmazottak szerint javasolt elindítani, elvégezni.

Az értekezés mögött meghúzódó kutatási irányok alapvetően a Kárpát-medence térségi együttműködésének és ezen belül közlekedési kapcsolatainak fejlesztési szükségletei, lehetőségei irányában folytak. A munkamódszerben jelentős részt képviselt a hazai és nemzetközi szakirodalom, valamint a közlekedésfejlesztést meghatározó dokumentumok tanulmányozása. Álláspontomat a szakmai közegben ismert, elismert kollégákkal folytatott konzultációkra is alapozva alakítottam ki.

A kutatások alapján *viszonylag gyenge korrelációt találtam a hazai különböző közigazgatási és ágazati szintű tervezési dokumentumok, és a határon átnyúló kapcsolatokban részt vevő külső és a belső régiók tervezési koncepciói, módszerei között.* Ezeknek a tervezési koncepció alkotási műhelyeknek a koordinációját a jövőben erősíteni, és kormányzati és helyi, térségi szintről is segíteni kell.

Kutatásaim eredményeivel szeretném ráirányítani a figyelmet a koncepciózus közlekedésfejlesztés komplex, határokon átívelő jelentőségére. Hangsúlyozni kívánom a Kárpát-medencében élő népesség közös érdekeit jobban szolgáló, határon átívelő, regionális és euro-regionális egyeztetési, együttműködési folyamatok eredményeinek átvételét, és hangsúlyosabb megjelenítését a közlekedésfejlesztési koncepciókban.

* * *

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

ÁAK Zrt.	Állami Autópályakezelő Zrt.
ÁSZ	Állami Számvevőszék
B+R	Bike and ride (kerékpároz, és utazz)
CADSES	Central Adriatic Danubian and Southeastern European Space, közép-európai-adriai-dunai-délkelet-európai térség
CES	Central-European Space, közép-európai térség
CSG	Community Strategy Guidelines (Közösségi Stratégiai Iránymutatások)
DMR	Duna-Majna-Rajna víziút rendszer
EGK	Európai Gazdasági Közösség
EIB	Európai Beruházási Bank
ERR	Economic Rate of Return, Gazdasági Megtérülési Ráta
EK	Európai Közösség
EKFS	Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (GKM)
EMIR	Egységes Monitoring Információs Rendszer
ENSZ	Egyesült Nemzetek Szervezete
ENPV	Economic Net Present Value, Gazdasági Nettó Jelenérték
ERFA	Európai Regionális Fejlesztési Alap
ESDP	European Spatial Development Perspective (Európai Területfejlesztési Tervek)
ESZA	Európai Szociális Alap
ERTMS	European Rail Traffic Management System Európai Vasúti Közlekedés-irányítási Rendszer
ETCS	European Train Control System (Európai Vonatbefolyásolási Rendszer)
EU	Európai Unió
EU15	Az Unió 15 tagállama a 2004-es bővítés előtt
EUROSTAT	Európai Közösségek Statisztikai Hivatala (Statistical Office of the European Communities)
FÁK	Független Államok Közössége
FRR	Financial Rate of Return, Pénzügyi Megtérülési Ráta
FIT	Fejlesztéspolitikai Irányító Testület
FKTB	Fejlesztéspolitikai Koordinációs Tárcaközi Bizottság
FNPV	Financial Net Present Value, Pénzügyi Nettó Jelenérték
GDP	Gross Domestic Product, hazai össztermék
GNI	Gross National Income, bruttó nemzeti jövedelem
GOP	Gazdaságfejlesztési Operatív Program
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium („Minisztérium”)
GYSEV	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút
HÁT	Helyettes Államtitkárság
HEFOP	Humán erőforrás fejlesztés Operatív Program
HÉV	Helyi Érdekű Vasút
HOPE	Halászati Orientációs Pénzügyi Eszköz
IG	Integrated Guidelines (Integrált Iránymutatások)
IH	Irányító Hatóság
IRM	Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium

IKT	Információs és kommunikációs technológia
ISPA	Strukturális Felzárkózást Segítő Eszköz
JASPERS	Joint Assistance in Supporting Project in European Regions, Integrált segítségnyújtás az európai régiók támogatott projektjeihez
JEREMIE	Joint European Resources for Micro to Medium Enterprises, Integrált európai források kis és közepes vállalkozások számára
JESSICA	Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas, Integrált európai segítségnyújtás a városi területek fenntartható beruházásaihoz
KA	Kohéziós Alap
Kbt.	Közbeszerzési Törvény
KDB	Közbeszerzési Döntőbizottság
KEHI	Kormányzati Ellenőrzési Hivatal
KEOP	Környezeti és Energetikai Operatív Program (2007- 2013)
Kht.	Közhasznú Társaság
KIKSZ	Közlekedésfejlesztési Integrált Közreműködő Szervezet
KIOP	Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program (2004- 2006)
KKK	Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
KKV	Kis- és Középvállalkozások
KMR	Közép-Magyarországi Régió
KÖZOP	Közlekedési Operatív Program
KSH	Központi Statisztikai Hivatal
KSZ	Közreműködő Szervezet
LAU	Local Administration Unit, (Helyi Adminisztrációs Egység)
LSZK	Logisztikai Szolgáltató Központ
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörű Részvénytársaság
MEH	Miniszterelnöki Hivatal
MTA	Magyar Tudományos Akadémia
NAP	Nemzeti Akcióprogram
Natura 2000	Külön védelem alatt álló Európai Unió területök ökológiai hálózata
NAVS	Nemzeti Agrár- és Vidékfejlesztési Stratégia
NFS	Nemzeti Fejlesztési Stratégia
NFÜ	Nemzeti Fejlesztési Ügynökség
NFT	Nemzeti Fejlesztési Terv
NIF Zrt	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zártkörű Részvénytársaság
NSRK	Nemzeti Stratégiai Referencia Keret
NUTS	Nomenclature of territorial Units for Statistics, statisztikai területi egységek nomenklatúrája
OFK	Országos Fejlesztéspolitikai Konceptió
OGY	Országgyűlés
OP	Operatív Program
OPTKB	Operatív Program Tervezési Koordinációs Bizottság
OTK	Országos Területfejlesztési Konceptió
ÖTM	Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium
OTRT	Országos Területrendezési Terv
PHARE	Közép- és Kelet-Európa Országainak Nyújtott EU támogatások programja (előcsatlakozási alap)
PM TVI	Pénzügyminisztérium Támogatásokat Vizsgáló Iroda
PPP	Public Private Partnership, Köz- és Magánszféra Együttműködése
P+R	Park and ride, parkolj és utazz

RoLa	Gördülő országút (közúti kamionok továbbítása vasúton)
ROP	Regionális Operatív Program
RoRo	Roll-on roll-off (közúti szállítmány /kamion, konténer stb./ továbbítása vízi úton)
SA	Strukturális Alapok
SEES	South-East-European-Space , délkelet-európai tér
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunites and Threats (Erősségek, gyengeségek, Lehetőségek, Veszélyek)
TA	Technikai Segítségnyújtás (Technical Assistance)
TEN	Trans European Network (Transz-európai Hálózat)
TEN-T	Trans-European Network – Transport Transz-Európai Hálózat – Közlekedési hálózat
TINA	Transport Infrastructure Needs Assesment, Közlekedési Infrastruktúra Igények Felmérése
TIR	Tervezési Informatikai Rendszer (Kormányzati)
TOB	Tervezési Operatív Bizottság
TGV	Train à grande vitesse, nagysebességű vasút
TNC	Transnational Corporation, Transznacionális Vállalat
UKIG	Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság
ÚMFT	Új Magyarország Fejlesztési Terv
ÚMVST	Új Magyarország Vidékfejlesztési Stratégiai Terv
VPOP	Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága

IRODALOMJEGYZÉK

EU vonatkozású dokumentumok

1. **EC [1986]:** Single European Act, Luxemburg
http://ec.europa.eu/economy_finance/emu_history/documents/treaties/singleeuropeanact.pdf
letöltve: 2007. augusztus 18.
2. **EC [1995]:** A Tanács 2236/95/EK rendelete (1995. szeptember 18.) a közösségi pénzügyi támogatás a transzeurópai hálózatok területén történő nyújtásának általános szabályairól OJ L 228 23.09.1995
3. **EP, EC [1996]:** Az Európai Parlament és a Tanács 1692/96/EK határozata (1996. július 23.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról OJ L 228/1 9.9.1996
4. **EP, EC [2004]:** Az Európai Parlament és a Tanács 884/2004/EK határozata (2004. április 29.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozat módosításáról EGT vonatkozású szöveg.
OJ L 167 , 30/04/2004 p. 0001 - 0038
5. **EC [2005]:** Az Európai Parlament és a Tanács 1159/2005/EK rendelete (2005. július 6.) a közösségi pénzügyi támogatásnak a transzeurópai hálózatok terén történő odaítélésére vonatkozó általános szabályok megállapításáról szóló 2236/95/EK tanácsi rendelet módosításáról OJ L 191 , 22.07.2005 p. 0016 – 0017
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/hu/oj/2005/l_191/l_19120050722hu00160017.pdf
letöltve: 2007. május 26.
6. **EC [2006]:** A Tanács 1791/2006/EK rendelete (2006. november 20.) az áruk szabad mozgása, a személyek szabad mozgása, a vállalati jog, a versenypolitika, a mezőgazdaság (ideértve az állat- és növény-egészségügyi jogszabályokat), a közlekedéspolitika, az adózás, a statisztika, az energia, a környezetvédelem, a bel- és igazságügyi együttműködés, a vámunió, a külkapcsolatok, a közös kül- és biztonságpolitika, valamint az intézmények területén elfogadott egyes rendeleteknek és határozatoknak Bulgária és Románia csatlakozására tekintettel történő kiigazításáról, OJ L 363 20.12.2006
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/hu/oj/2006/l_363/l_36320061220hu00010080.pdf%20
letöltve: 2007. május 26.

7. **EC [2007]:** A Tanács közös álláspontja a transzeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól Intézményközi dokumentum 2004/0154 (COD), Brüsszel 2007. március 16. (OR. en) 17032/06
http://www.futureofeurope.parliament.gv.at/commonpositions/2007/pdf/c6-0101-07_hu.pdf,
letöltve 2007. május 13.
8. **EUROPEAN UNION [2006]:** Európai Unió — Az Európai Unióról szóló szerződés és az európai közösséget létrehozó szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata (Konszolidált változat) OJ C 321E, 2006. december 29.
<http://eur-lex.europa.eu/hu/treaties/index.htm> letöltve: 2007. június 30.
9. **EUROPEAN COMMISSION [1999/a]:** Indicators for Monitoring and Evaluation: An indicative methodology
10. **EUROPEAN COMMISSION [1999/b]:** The Ex-Ante Evaluation of the Structural Funds Interventions N°2 The New Programming period 2000-2006: methodological working papers N°3
11. **EUROPEAN COMMISSION [2000/a]:** Europe on the right track. Transport projects supported by the European Regional Development Fund and Cohesion Fund, European Communities
12. **EUROPEAN COMMISSION [2000/b]:** Támogatási kérelem ISPA pénzügyi segítségnyújtás keretében, Közlekedés ISPA Kézikönyv, Budapest
13. **EUROPEAN COMMISSION [2002]:** Guide to cost-benefit analysis of investment projects (Structural Fund-ERDF, Cohesion Fund and ISPA), Evaluation Unit DG Regional Policy European Commission
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/guide_en.htm
14. **EUROPEAN COMMISSION [2005/a]:** Trans-European Transport Network TEN-T Priority axes and projects 2005 European Commission, DG Transport, 2005 http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf letöltve: 2007. július 5.
15. **EUROPEAN COMMISSION [2005/b]:** Trans-European Transport Network TEN-T Priority axes and projects 2005 European Commission, DG Transport, 2005 http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf letöltve: 2007. július 5.
16. **EUROPEAN COMMISSION [2006/a]:** Az Európai Közösségek Bizottsága: A Bizottság Közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek, Tartsuk mozgásban Európát – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei

felülvizsgálata

http://akadalymentes.gkm.gov.hu/data/cms1057708/com_2006_0314_transport_policy_review_hu.pdf, letöltve 2007. május 12.

- 17. EUROPEAN COMMISSION [2006/b]:** Az *Európai Közösségek Bizottsága*: A Bizottság Közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek, Tartsuk mozgásban Európát – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata

http://akadalymentes.gkm.gov.hu/data/cms1057708/com_2006_0314_transport_policy_review_hu.pdf, letöltve 2007. május 12.

- 18. EUROPEAN COMMISSION [2006/c]:** Working document 4 Guidance on the methodology for carrying out Cost-Benefit Analysis (Version sent to translation 08/2006) The New Programming period 2007-2013 Methodological working documents, European Commission DG Regional Policy

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/working/wd4_cost_en.pdf
letöltve: 2007. július 5.

- 19. EUROPEAN COMMISSION [2006/d]** Régiók és városok a növekedés és a munkahelyteremtés szolgálatában: A kohéziós és regionális politikával kapcsolatos, 2007-2013 közötti időszakra vonatkozó rendeletek áttekintése, Ténylap, Inforegio, Európai Bizottság DG REGIO 2006

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/regulation/pdf/2007/publications/memo_hu.pdf letöltve: 2007. július 5.

- 20. EUROPEAN COMMISSION [2007]:** Growing Regions, Growing Europe, Fourth report on economic and social cohesion. Provisional version 2007 May, European Commission,

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion4/pdf/4cr_en.pdf,
letöltve: 2007. augusztus 5.

- 21. KÖZOP [2006]:** Közlekedés Operatív Program (KÖZOP) 2006 december.

letölthető: http://www.nfu.gov.hu/index.nfh?r=&v=&l=&d=&mf=&p=umft_opprog
letöltve 2007. május 10.

Tanulmányok, szakmai dokumentumok, kiadványok

1. ***A magyarok krónikája [2006]***: Készült az MTA Történettudományi Intézetben és a História szerkesztőségében, összeállította, szerkesztette, és az összefoglaló tanulmányokat írta: Glatz Ferenc, Helikon, Alexandra Kiadó
2. ***A XX. század krónikája [1995]***: Készült az Officina Nova gondozásában a Bodo Harenberg koncepciója alapján szerkesztett Chronik de 20. Jahrhunderts 1993-as kiadása alapján, felelős szerkesztő: Karádi Ilona
3. ***CBA I. [2007]***: Útmutató a külterületi közúthálózati fejlesztések költség-haszon vizsgálatához I. – Belső hatások (GKM 2006. november)
4. ***CBA II. [2007]***: Útmutató a külterületi közúthálózati fejlesztések költség-haszon vizsgálatához II. – Külső hatások (GKM 2006. november)
5. ***ECMT [1998/a]***: Efficient Transport for Europe, Policies for Internalisation of External Costs, Gazdasági hatás European Conference of Ministers of Transport Paris, 1998.
6. ***ECMT [1998/b]***: Trend in Transport Sector European Conference of Ministers of Transport Paris, 1998.
7. ***ECMT [1998/c]***: Externális költségek értékelése. Estimates of external costs. Efficient Transport for Europe, Policies for Internalisation of external Costs, Paris, 1998.
8. ***ECMT [1999]***: Investment in Transport Infrastructure 1985-1995. European Conference of Ministers of Transport Paris, 1998.
9. ***ECMT [2005]***: Trends in the transport sector, 1970-2003 / [publ. by]: European Conference of Ministers of Transport. - Paris : ECMT, 2005. - 63 p.
10. ***ECMT [2007]***: Trends in the transport sector, 1970-2005 / [publ. by]: European Conference of Ministers of Transport. - Paris : ECMT, 2007. 69 p.
11. ***Elemzés I. [2004]***: Költség-haszon elemzés a 4. sz. főút 289,54 - 294,44 km közötti Nyírbogdány település elkerülő szakasz megvalósítására, TON-FIX Bt. Budapest, 2004. augusztus in KIOP-2004-2.1.0. Pályázati Formanyomtatvány 2004. július 5.
12. ***Elemzés II. [2000]***: Economic Feasibility Report, HU99-03-01, LSIF FC394: Preparation of ISPA Application for the Project Zalalövő-Zalaegerszeg-Boba Railway Line August 2000 készítette: COWI Magyarország Kft.

13. **ELTE [1996]:** Magyarország Társadalmi-Gazdasági Földrajza, ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
14. **ENCON-TRAFFICON [2002]:** A külső gazdasági- és környezeti hatások bevonása a költség-haszon elemzésbe Munkaanyag a GKM-Közúti Főosztály megbízásából
15. **ESPD [1997]:** Európa területfejlesztési perspektíva, Noordwijk, 1997. június 9-10.
16. **Faragó et al [2002]:** Faragó, P-Zala, Gy-Huszár M.-MajornéVén M.-Szekeres o.: M3 és M35 gyorsforgalmi utak Polgár-Nyíregyháza-Debrecen térségében tervezett nyomvonalváltozatainak összehasonlító hatásvizsgálata – Társadalmi-gazdasági hatások , 2002 július
17. **Főmterv Zrt [2005]:** Térségi vizsgálat az Ipoly folyó mentén újabb hidak megvalósítására, tanulmány, 2005. november
18. **GKM [2005/b]:** Versenyképességi Koncepció, 2005. augusztus
<http://www.gkm.gov.hu/data/cms646424/versenykepessegi.pdf>
letöltve 2007. július 12.
19. **GKM [2005]:** Az ország új közép távú (2007-2013 stratégiai terve a közutas szakágazat szemszögéből, GKM Közúti Közlekedési Főosztály, Budapest 2005. október készítette: UKIG, Koordinációs Blokk
20. **GKM [2007/a]:** 2008: elektronikus útdíjfizetés a teherforgalomban. GKM
<http://www.gkm.gov.hu/feladataink/kozlekedes/kozutikozle/utdijf.html>
letöltve 2007. május 12.
21. **GKM [2007/b]:** Magyar Gazdaság 2007/1 szám, 2007. június
<http://www.gkm.gov.hu/data/cms1339549/MG2007Q1.pdf> letöltve: 2007. július 29.
22. **GKM [2007/c]:** Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (EKFS) I. Zöld Könyv, GKM, Budapest, készítette: Közlekedéstudományi Intézet Kht. 2007. június (munkaanyag)
23. **HDM [2005]:** Highway Design and Maintenance Standards Model - Model Capabilities and Applications HDM-III, 1995
honlap: http://www.worldbank.org/transport/roads/rd_tools/hdm3.htm
24. **ISPA [2000]:** Támogatási kérelem ISPA pénzügyi segítségnyújtás keretében, Európai Unió Bizottsága, Budapest
25. **KHVM [1999]:** Közutak főbb adatai, Állami Közúti Műszaki és Információs Kht., Budapest

26. **Kormány [2000]:** 151/2000. [IX.1.] Kormányrendelet a nemzetközi jelentőségű víziutakról
27. **KÖVIM [2001]:** Fehér Könyv Európai közlekedéspolitika 2010-ig itt az idő dönteni, Az Európai Közösségek Bizottsága kiadványa, Brüsszel, 2001. szeptember 12.
Magyar fordítása: KöViM és a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara közös kiadványa KöViM, 2002
28. **KÖZOP [2007]:** A Magyar Köztársaság Kormánya: Közlekedés Operatív Program (KÖZOP) 2007. május. 113 p
http://www.nfu.gov.hu/index.nfh?r=&v=&l=&d=&mf=&p=umft_opprog
29. **KSH [1998]:** Magyarország Régiói, KSH, Budapest
30. **KSH [2003]:** Magyarország Régiói, KSH, Budapest
31. **KSH [2006]:** Magyarország, KSH, Budapest
32. **KTI Rt. [2000]:** A magyar közlekedéspolitika koncepció-tervezetének továbbfejlesztése, A Megvalósítási Stratégia Terv kidolgozása
33. **Magyar Kormány [2004]:** Magyar közlekedéspolitika, 2003-2015, (19/2004 (III.26.) OGY határozat)
<http://www.gkm.gov.hu/feladataink/kozlekedes/kozlekedespol/kozp20040205.html>
letöltve: 2007. augusztus 10.
34. **Magyar Kormány [2006]:** Új Magyarország Szabadság és szolidaritás A Magyar Köztársaság Kormányának Programja a sikeres, modern és igazságos Magyarorszáért 2006-2010; 83 p.
<http://www.miniszterelnok.hu/domain2/files/modules/module25/fileok/Kormanyprogram.pdf>
35. **NFÜ-COWI [2007]:** Nemzeti Fejlesztési Ügynökség: Módszertani útmutató közúti projektek költség-haszon elemzéséhez 2007. március készítette: COWI Magyarország Kft.
36. **Országgyűlés [2003]:** 2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről
37. **Országgyűlés [2005/a]:** 96/2005. (XII. 25.) OGY határozat az Országos Fejlesztéspolitikai Koncepcióról
38. **Országgyűlés [2005/b]:** 97/2005. (XII. 25.) OGY határozat az Országos Területfejlesztési Koncepcióról
39. **TAG [2005]:** Introduction to Transport Analysis TAG Unit 1.1. 2005 June – Department for Transport, Transport Analysis Guidance (TAG), UK

http://www.webtag.org.uk/webdocuments/1_Overview/1_Introduction_to_Transport_analysis/1.1.pdf

http://www.webtag.org.uk/webdocuments/1_Overview/1_Introduction_to_Transport_analysis/index.htm

letöltve: 2007. július 15.

40. **Tetthely Mérnöki Szolgáltató Kft [2004/a]:** Az Európai Unióhoz történő csatlakozás utáni belső határvonalakon a közúti átkelési lehetőségek sűrítésének vizsgálata Budapest, 2004 Megbízó: UKIG Hálózatfejlesztési Főosztály
41. **Tetthely Mérnöki Szolgáltató Kft [2004/b]:** Az Európai Unióhoz történő csatlakozás utáni külső határvonalakon a közúti átkelési lehetőségek sűrítésének vizsgálata Budapest, 2004 Megbízó: UKIG Hálózatfejlesztési Főosztály
42. **TINA [1999]:** Transport Infrastructure Needs Assessment in Central and Eastern Europe, Final Report 1999, Tina Secretariat, European Commission DG VII
43. **TRANSMAN [1994]:** A magyar gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési terve – A hálózati változatok értékelési eljárása (A hosszú távú hálózat meghatározása)
44. **TRANSMAN [2002/a]:** M3 és M35 gyorsforgalmi utak Polgár-Nyíregyháza-Debrecen térségében tervezett nyomvonalváltozatainak összehasonlító hatásvizsgálata (Forgalmi és hatékonysági elemzés) 2002
45. **TRANSMAN [2002/b]:** M8 autópálya Veszprém-Dunaújváros közötti szakaszának forgalmi és hatékonysági elemzése 2002
46. **TRANSMAN [2003]:** Úthálózat fejlesztések hatékonysági vizsgálata az M6-M56 gyorsforgalmi utak példáján, 2003
47. **TRANSMAN [2005]:** A nagytávú országos gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési koncepciójának forgalmi és hatásvizsgálata, 2005
48. **UKIG [2000/a]:** Kapcsolatok a határokon átnyúló együttműködések fejlesztéséért, Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság, Budapest
49. **UKIG [2000/b]:** „Utak az ezredfordulón” Útügyi Napok Tihany, 2000. szeptember 13-15. Készítette az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság, a FŐMTERV Rt. és a Veszprém megyei Állami Közútkezelő Kht. közreműködésével
50. **UKIG [2000/c]:** Kapcsolatok a határokon átnyúló együttműködések fejlesztéséért, Eurorégiók és utak Magyarországon 2000, készítette az UKIG a Főmterv Rt közreműködésével

51. **ÚMFT [2007]:** A Magyar Köztársaság Kormánya: Új Magyarország Fejlesztési Terv, Magyarország Nemzeti Stratégiai Referencia Kerete 2007-2013 Foglalkoztatás és növekedés, 2007. május 7. 188 p.
<http://www.nfu.gov.hu/index.nfh?r=&v=&l=&d=&mf=&p=umfttartalom>
52. **UNECE [2005]:** Economic Survey of Europe No. 1. Western Europe and the new EU-10
<http://www.unece.org/ead/pub/051/051c3.pdf> letöltve: 2007. augusztus 18.
53. **VÁTI Magyar Regionális Fejlesztési és Urbanisztikai Kht. [2000]:** A területfejlesztés térségi szintjei – a régiók, a megyék és a kistérségek társadalmi, gazdasági és infrastrukturális térbeli kapcsolatrendszerének alakulása, Budapest
54. **WORLD BANK [1997]:** The State in a Changing World. The World Development Report, Summary, Washington
<http://www.worldbank.org/html/extpb/wdr97/english/wdr97su1.htm>
letöltve: 2007. augusztus 16.

Az EU támogatásokat 2007-2013 időszakban szabályozó EU alapjogszabályok

1. AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS **1080/2006/EK** RENDELETE(2006. július 5.) az Európai Regionális Fejlesztési Alapról és az 1783/1999/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről
2. AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS **1082/2006/EK** RENDELETE (2006. július 5.) az európai területi együttműködési csoportosulásról
3. A TANÁCS **1083/2006/EK** RENDELETE(2006. július 11.)az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1260/1999/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről
4. A TANÁCS **1084/2006/EK** RENDELETE(2006. július 11.) a Kohéziós Alap létrehozásáról és az 1164/94/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

Magyar jogszabályok

1. 2003. évi CXXVIII. törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről
2. 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
3. 68/1996 (VII.9) OGY határozat a magyar közlekedéspolitikáról

4. 2119/1997. (V. 14.) Korm. határozat a gyorsforgalmi úthálózat kiépítésének programjáról
5. 2117/1999. (V. 26.) Korm. határozat gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési programjának megvalósításáról
6. 2044/2003 (III.14.) Korm. határozat az országos közúthálózat fejlesztésének, fenntartásának és üzemeltetésének hosszú és középtávú feladatairól, valamint finanszírozásának egyes kérdéseiről
7. 2003. évi CXXVIII. törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről
8. 2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről
9. 19/2004 (III. 26.) OGY határozat a 2003 - 2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról
10. 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről
11. 1065/2006 (VI.29.) Korm. határozat a fejlesztéspolitika megvalósításával összefüggő egyes szervezeti kérdésekről
12. 1061/2006 (VI. 15) Korm. határozat az államreform előkészítésével és megvalósításával összefüggő egyes szervezeti és személyi kérdésekről
13. 97/2005. (XII. 25.) OGY határozat az Országos Területfejlesztési Konceptióról
14. 96/2005. (XII. 25.) OGY határozat az Országos Fejlesztéspolitikai Konceptióról

Szakirodalom

1. **Ajtay Szilárd [2003]:** A közlekedési beruházások hatékonyság értékelésének szabályozási gyakorlata egyes fejlett országokban GKM munkaanyag, 2003
2. **Balassa Béla [1961]:** The Theory of Economic Integration. Irwin, Homewood, Illinois
3. **Balázs Péter [2000/a]:** Európai egyesülés és modernizáció, Budapest, Osiris
4. **Balázs Péter [2000/b]:** Az EU területfejlesztési politikáiból fakadó hazai feladatok és lehetőségek *in Hahn Csaba (szerk): A területfejlesztés feladatai az ezredfordulón és az információs társadalom*, Hazai Térségfejlesztő Kft. Budapest, 2000
5. **Balázs Péter [2002]:** Az Európai Unió külpolitikája és a Magyar-EU kapcsolatok fejlődése, KJK-Kerszöv

6. **Barakonyi Károly [1999]:** Stratégiai tervezés, Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest
7. **Barakonyi Károly-Peter Long [1994]:** Stratégiai management, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest
8. **Bartha Attila [2007]:** Gulyáskapitalizmus, Figyelő, 30. szám, 2007. július 26-augusztus 1. pp. 23.
9. **Bartha, A et al [2001]:** Klauber M.: Regionális fejlődés és autópálya KOPINT-DATORG 2001 november
10. **Bartha István [1997]:** Regionális elmélet – területfejlesztési politika és regionális folyamatok Magyarországon, Területi Statisztika, 1997. 5-18 p.
11. **Bartke István [1989]:** A társadalom és a gazdaság területi szerkezetének alapvonásai, Akadémiai Kiadó, Budapest 218. p.
12. **Bartke István-Illés Iván [1997]:** Telephelyelméletek, ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
13. **Batta Gábor [2007]:** Költség-haszon elemzések összehasonlítása és javaslattétel a hazai módszerek aktualizálására, Diplomaterv, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Közlekedésmérnöki kar, Budapest, <http://web.icedsl.hu/battak/diploma.zip>
14. **Berényi János-Csorja Zsuzsa-Schulz Margit [2000]:** A „Közutak Tervezési Szabályzatá”-nak jelenlegi állapota, időközi lezárása, jelentősebb változásai és jövőbeni továbbfejlesztésének szükségessége, Közúti Mélyépítési Szemle, 2000. október
15. **Berki Zsolt - Monigl János [2007]:** Infrastruktúra fejlesztések elérhetőség-javulásának figyelembevétele a hálózati hatások értékelésében Közúti és mélyépítési szemle 57. évf. 5. szám pp. 6-13.
16. **Blahó András (szerk) [2002/a]:** Világgazdaságtan II. Globális fejlődés - gazdaságdiplomácia Aula Kiadó,
17. **Blahó András (szerk) [2002/b]:** Európai integrációs alapismeretek Aula Kiadó
18. **Bocsor Márk-Kengyel Ákos-Szűcs András [2000]:** A területfejlesztési politika új irányai az Európai Unióban, Közgazdasági Szemle, XLVII. Évf. 2000. november, pp. 932-948.
19. **Bora Gyula - Korompai Attila [2002]:** A természeti erőforrások gazdaságtana és földrajza, Aula Kiadó, Budapest
20. **Borotvás Elemér [1991]:** Közlekedésgazdaságtan, Tankönyvkiadó, Budapest

21. **Bull, Hedley [1997]:** The Anarchical Society. A Study of World Order in World Politics. Columbia University Press, New York 1997
22. **Bulmer, S [1993]:** „Governance of European Union: A New Institutional Approach” Journal of Public Policy, 13. No. 4.
23. **Button, Kenneth [1998]:** Infrastructure investment, endogenous growth and economic convergence. The Annals of Regional Science, Vol. 32. No. 1. pp. 145-162
24. **Cerny, P.G. [1989]:** The changing architecture of politics: structure, agency, and the future of state. Sage London
25. **Czére Béla [1975]:** Közlekedésünk az ezredfordulón, Műszaki Könyvkiadó, Budapest
26. **Czuczai Jenő, Ficzer Lajos (szerk) [1998]:** Európa A-tól Z-ig, Az európai Integráció kézikönyve, Európai Bizottság
27. **Csaba Attila [1998]:** A kombinált szállítás és a logisztikai szolgáltató központok hazai fejlesztésének helyzete, Logisztikai Évkönyv '98 Budapest
28. **Csaba Attila-Zsirai István [1994]:** A magyar logisztikai központok fejlesztésének prekonceptiója, Logisztikai Évkönyv '94
29. **Cselényi József-Bányainé Tóth Ágota [1998]:** A virtuális vállalat logisztikája, Logisztikai Tudományos Füzetek 1., MTA Budapest, 1998. június
30. **Csizmadia István [1998]:** Az ipari parkok és a logisztikai központok kapcsolata, Logisztikai Évkönyv '98
31. **Csizmadia Szilárd [2007]:** Regionális különbségek az Európai Unióban és a különbségeket meghatározó tényezők, Tanulmány
<http://rs1.szif.hu/~pmark/publikacio/Netware/csizmadiasz.doc> letöltve: 2007. július 08.
32. **Deutsch K. W. [1978]:** The Analysis of International Relations (2nd ed.) Harvard University – Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, New Jersey
33. **Éger György [2000]:** Regionalizmus, határok és kisebbségek Kelet-Közép Európában, Szempontok a határrégiók vizsgálatának elméleti megközelítéséhez, Ph. D. értekezés, Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem, Nemzetközi Kapcsolatok Ph.D. program, Budapest
34. **Ehrlich Éva - Révész Gábor [1996]:** A Magyar gazdaság strukturális változásai az átalakulás első időszakában 1989-1993, Közgazdasági Szemle, 43. évf. 1996. május, pp. 457-472

35. **Ehrlich Éva [1999]:** A közlekedési infrastruktúra [I]: Nemzetközi tendenciák a közlekedéspolitikában és a közlekedésfejlesztésben, Európai Tükör, 6. szám
36. **Ehrlich Éva [2000/a]:** Infrastruktúra: legújabb tapasztalatok, következtetések, teendők. Európai Tükör, 2005/5. szám
37. **Ehrlich Éva [2000/b]:** A magyar közlekedés: a jelen és a jövő. Magyar Tudomány 2000. 12. szám
38. **Enyedi György [1993]:** Társadalmi - Területi Egyenlőtlenségek Magyarországon, Közgezdügyi és Jogi Könyvkiadó, Budapest
39. **Enyedi György [1996]:** Regionális folyamatok Magyarországon, Hilscler Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest, 120-131.p.
40. **Erdősi Ferenc [1996]:** Közlekedés Magyarország Társadalmi-gazdasági földrajza, ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
41. **Erdősi Ferenc [1998]:** A közlekedési hálózat korszerűsítése és a magyar vidéki perspektívái. Előadás „A területfejlesztés hazai feladatai az ezredfordulón és az információs társadalom” c. országos szakmai konferencia. Budapest, 1998. november 26.
42. **Erdősi Ferenc [2000/a]:** Európa közlekedése és a regionális fejlődés, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs
43. **Erdősi Ferenc [2000/b]:** A Kommunikáció (közlekedés-távközlés) szerepe a terület- és településfejlődésben, VÁTI, Budapest 2000, 356 old
44. **Erdősi Ferenc [2006/a]:** A szintetikus államalakulatok létrejöttének és szétesésének vasúthálózati problémái Európa keleti felében (I. rész) Közlekedéstudományi Szemle Vol. 56. No. 2. pp. 42-52.
45. **Erdősi Ferenc [2006/b]:** A szintetikus államalakulatok létrejöttének és szétesésének vasúthálózati problémái Európa keleti felében (II. rész) Közlekedéstudományi Szemle Vol. 56. No. 3. pp. 94-103
46. **Erdősi Ferenc [2006/c]:** A régiók közötti közlekedés fejlesztéseinek főbb irányai, Közlekedéstudományi Szemle Vol. 56. No. 8. pp. 282-291
47. **Euro Info Service [1997]:** Szállítmányozási és Kommunikációs Politika, Európai Községek Gazdasági és Szociális Bizottság, Éves jelentés, 1997.
48. **Faragó László [1994/a]:** A parlament területfejlesztési határozatáról, Falu Város Régió 1994.2. 49-50p.

49. **Faragó László [1994/b]:** Adalékok a területfejlesztéssel kapcsolatos fogalmak vitájához, *Tér és Társadalom* 1994. 3-4. 25-29.p.
50. **Faragó László [1997/a]:** A területfejlesztés fogalmai, *Tér és Társadalom*, 1997. 1. szám
51. **Faragó László [1997/b]:** A tervezés, elméleti alapvetések, *Tér és Társadalom*, 1997. 3. 1-15. p.
52. **Faragó László [1998]:** A területi tervezés és programozás szerepe az EU csatlakozáshoz való felkészüléshez. „Területfejlesztés hazai feladatai az ezredfordulón” című Országos Szakmai konferencia előadása Budapest, 1998. november 25.
53. **Faragó László [1999]:** Készítsünk területfejlesztési programot, *Falu Város Régió*, 1999.1-2.
54. **Farkas Gyula [1999]:** A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének és működtetésének korszerű módszerei, különös tekintettel a vasúti közlekedésre, *Közlekedéstudományi Szemle*, XLIX. 2. szám
55. **Farkasházi Lászlóné [1998]:** A bruttó hazai termék [GDP] területi megoszlása. *Területi Statisztika*, 1998. január 3-11 p.
56. **Fi István [2000]:** Utak és környezetük tervezése, *Műegyetem Kiadó*, Budapest
57. **Fleischer Tamás [1997/a]:** Budapest szerepköre és az autópályák Budapest – nemzetközi város
58. **Fleischer Tamás [1997/b]:** a hálózati infrastruktúrák különböző ágazatainak súlypontjai és stratégiai kérdései Magyarországon, az EU-csatlakozás tükrében, *Világgazdasági Kutatóintézet*, Budapest [kézirat]
59. **Fleischer Tamás [1999]:** A magyar közlekedés hálózatai és az Európai csatlakozás. *Európai Tükör műhelytanulmányok*, Miniszterelnöki Hivatal Integrációs Stratégiai Munkacsoport kiadványa, Budapest, 52. szám
60. **Fleischer Tamás [2001]:** Régiók, határok, és hálózatok. *Tér és Társadalom*, Vol. 15. No. 3-4. pp. 56-67
61. **Fleischer Tamás [2003]:** Közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra *Falu, Város, Régió* 2003. évf 3. szám pp. 15-25.
62. **Fleischer Tamás [2004]:** Kistérségi fejlődés, közlekedés, fenntarthatóság, *Közlekedéstudományi Szemle*, 54. évf. 7. szám, pp. 242-252

- 63. Fleischer Tamás [2007]:** Transzeurópai folyosók – A meglévők hosszabbítgatása, vagy egy összeurópai hálózat kialakítása [kézirat]
<http://www.balkancenter.hu/pdf/elemzes/fleischer.pdf> letöltve: 2007. augusztus 20.
- 64. Fogarasi Gyula [1993]:** Tervezői szempontok az infrastruktúra fejlesztésben, MTA RKK, Pécs 1993 261-269 p. [Település, Gazdaság, Igazgatás a Térben.]
- 65. Forman Balázs [2000]:** Regionális politika az Európai Unióban, VÁTI, Budapest
- 66. Gál Péter - Novák Tamás - Moldicz Csaba [2003]:** Fejlesztési politikák konvergenciája a XXI. század elején, Fejlesztés és Finanszírozás 2003. 1. szám
- 67. Gál Péter - Moldicz Csaba - Novák Tamás [2006/a]:** A fejlesztési intézményrendszer koncentrációja, Fejlesztés és Finanszírozás 2006. 2. szám
- 68. Gál Péter - Moldicz Csaba - Novák Tamás [2006/b]:** Az MFB makrogazdasági elemzése: Kedvező nemzetközi feltételek, stabilizációs kérdőjelek, Fejlesztés és Finanszírozás, 2006. évi 3. szám
- 69. Gazdag Ferenc [1999]:** Európai Integrációs Intézmények Osiris Kiadó, Budapest
- 70. Ghimessy László [1984]:** A tájpotenciál, Táj, víz, ember, energia Mezőgazdasági kiadó, Budapest
- 71. Gombár Csaba [1998]:** Globalizáció és az állam In Mészlivetz Ferenc (szerk): Közép-európai változások. Társadalmi folyamatok és stratégiák. MTA Szociológiai intézet, Budapest/Savaria University Press, Szombathely 1998, 97-44 pp.
- 72. Gyévai Zoltán [2007]:** Puha vágyak, kemény csaták. Érdekérvényesítés az EU-ban, Figyelő, melléklet, 2007. évfolyam 17. szám 2007. április 26-május 2., 32-35 oldal.
- 73. Hahn Csaba (szerk) [2000]:** A területfejlesztés feladatai az ezredfordulón és az információs társadalom Hazai Térségfejlesztő Kft., Budapest
- 74. Hahn Csaba (szerk) [2001]:** A közlekedéspolitika szerepe az ország területi fejlesztésében, országos szakmai konferencia előadásainak gyűjteménye, Hazai Térségfejlesztő Rt. Budapest
- 75. Hajdú Zoltán [2001]:** Magyarország közigazgatási földrajza Dialóg Campus kiadó Budapest-Pécs
- 76. Halászné Sípós Erzsébet [1998]:** Logisztika, szolgáltatások, versenyképesség. Logisztikai Fejlesztési Központ, Magyar Világ Kiadó

77. **Hamarné Szabó Mária [1999]:** A Kormány 2117/1999. [V. 26.]: Korm. Határozata a gyorsforgalmi úthálózat tízéves fejlesztési programjának megvalósításáról, Falu Város Régió, 1999/7.
78. **Hamarné Szabó Mária [2001]:** A regionális közúthálózat fejlesztés lehetőségei, feladatai, Közlekedéstudományi Szemle, 2001. június
79. **Hamarné Szabó Mária (szerk) [2005]:** Regionális és ágazati koordináció a közúthálózat-fejlesztésben, az EU adta lehetőségek aktuális kérdései, Balatonföldvár, 2005. március 29-31. UKIG kiadvány
80. **Hamarné Szabó Mária-Szegvári Péter-Szűcs Mihály [2007]:** Közlekedéspolitika - területfejlesztés - államreform Közúti és Mélyépítési Szemle 57. évf. 5. szám pp. 1-5.
81. **Hamilton F. E. Ian [1999]:** A regionális politika összefüggései. Helyek, tervek, régiók, ELTE, Budapest
82. **Hanyecz Lajos [1995]:** Tervezés és stratégia, JPTE [egyetemi jegyzet]
83. **Hegedűs Gyula [1995]:** Az európai és a magyar közlekedésgazdaság és közlekedéspolitika a 19-20. században, Széchenyi István Főiskola, NOVODAT
84. **Hirst, P.-Thomson G [1996]:** Globalization in Question: The international Economy and the Possibilities of Governance. Oxford University Press, Oxford
85. **Horváth Gyula [1992]:** A magyar regionális politika szempontjai, Tér és Társadalom, 1992. 1-2. szám
86. **Horváth Gyula [1994/a]:** Fejezetek a regionális gazdaságtan tanulmányozásához, MTA RKK, Győr 211-241. p.
87. **Horváth Gyula [1994/b]:** Regionális politika és gazdasági átalakulás, Budapest, Hozzáadott érték '94, Dunaholding Rt.
88. **Horváth Gyula [1997]:** Európai Integráció, keleti bővítés és a magyar regionális politika, Tér és Társadalom, 1997. 3. szám 17-56.
89. **Horváth Gyula (szerk) [1998]:** A régiók szerepe a bővülő Európai Unióban. Pécs, MTA RKK
90. **Horváth Gyula [1999/a]:** Regionális versenyképesség és légi közlekedés. Kommunikáció térben és időben, University Press, Pécs
91. **Horváth Gyula [1999/b]:** Kutatás, felsőoktatás, és regionális átalakulás, Magyar Tudomány 4. p. 447-458.
92. **Horváth Gyula [2001]:** Európai Regionális politika, Dialóg Campus kiadó Budapest-Pécs

- 93. Horváth Zoltán [2002]:** Kézikönyv az Európai Unióról, Magyar Országgyűlés
- 94. Hrubí László [1998]:** Az infrastruktúra fejlesztésének néhány vonása [kézirat]
JPTE, Pécs
- 95. Huszti István [1999]:** Beruházási kézikönyv vállalkozóknak, vállalatoknak,
Műszaki Könyvkiadó, Budapest
- 96. Inotai András [1997]:** Correlation between European Integration and Sub-
regional Cooperation. Working Paper No. 84. MTA-VKI
- 97. Iván Gábor [2001]:** A 2006. utáni közös regionális politika, Európai Tükör,
2001 VI. évf. 2-3. szám, Miniszterelnöki Hivatal
- 98. Iván Gábor [2005]:** Az európai unió költségvetése a közösségi politikák
tükrében, Ph.D. értekezés, Budapesti Corvinus Egyetem, Budapest
- 99. Kamecki, Z [1975]:** A gazdasági integráció fogalmának kérdéséhez (Russian)
Előadás az „Integrációs folyamatok” nemzetközi szimpóziumra. Moszkva
- 100. Katona Kálmán [1999]:** A közlekedés aktuális feladatai és jövőképe,
Közlekedéstudományi Szemle, XLIX. évf. 3. szám
- 101. Katona Kálmán [2000]:** A vasutak helye, szerepe a közlekedési
munkacsoportokban, az Európai Unióhoz való csatlakozás tükrében, Sínek
Világa, XLIII. Évf. 170. szám
- 102. Kazatsay Zoltán [1998]:** A közlekedéspolitika szerep a magyar gazdaság
fejlődésében, Logisztikai Évkönyv'98
- 103. Kazatsay Zoltán [2004]:** A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közúti
vonatkozású tevékenysége az EU csatlakozás kapcsán, Közlekedéstudományi
Szemle, 54. évfolyam, 2. szám (2004), pp 46-49.
- 104. Kálnoki Kiss Sándor [2003]:** A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének
gazdaságélénkítő hatása, tanulmány, GKM, Budapest
- 105. Kengyel Ákos [1997]:** Az Európai Unió regionális politikájának szerepe a
felzárkózásban, Európa Fórum, 1997. 3. szám
- 106. Kengyel Ákos [2002]:** Az Európai Unió regionális politikája, Budapest
- 107. Kengyel Ákos [2004/a]:** Az EU költségvetésének hosszú távú alakulását
befolyásoló körülmények, in: Inotai András (szerk) [2004] EU-tanulmányok I.
kötet Nemzeti Fejlesztési Hivatal, Budapest, pp. 315-350 o.
- 108. Kengyel Ákos, [2004/b]:** Integrációs politikák - a gazdasági unió alapjai, in:
Palánkai Tibor: Az európai integráció gazdaságtana, Aula Kiadó, Budapest

- 109. Kengyel Ákos [2007]:** Az Európai Unió költségvetésének jövője – gondolatok a kiadási oldal kívánatos struktúrájáról, *Külgazdaság*, LI. évf. 2007/5-6 szám, pp. 49-81.
- 110. Kiss J. László [2003]:** Globalizálódás és Külpolitika, Nemzetközi rendszer és elmélet az ezredfordulón, Teleki László Alapítvány, Budapest
- 111. Kiss János [1998]:** Az ágazati gazdaság szerkezet szerepe a regionális differenciálódásban Magyarországon, *Tér és Társadalom*, 1998. 1-2. 138. p.
- 112. Knoll Imre [1999]:** Logisztika a 21. században, KIT Képzőművészeti Kiadó és Nyomda Kft., Budapest
- 113. Korompai Attila [1995]:** Regionális stratégiák jövő kutatási megalapozása, ELTE, Budapest
- 114. Kovács Ferenc [2007]:** Közlekedéspolitika és közigazgatás
Közlekedéstudományi Szemle, 57. évfolyam, 4. szám (2007) pp. 122-129
- 115. Kovács Tibor [1998]:** Vázlatrajz a magyarországi régiókról, *Területi Statisztika*, 1998. március, 144-153. p.
- 116. Kullmann Ádám [1999]:** Kísérlet a Füzesabony-Polgár autópályaszakasz területfejlesztő hatásának számszerűsítésére, *Falu, Város, Régió* 1999/7.
- 117. Laczkó László [1988]:** Területi fejlődés, politika, tervezés. Akadémiai Kiadó, Budapest 117.p.
- 118. Lengyel Imre [2000]:** A regionális versenyképességről, *Közgazdasági Szemle*, XLVII. Évf. 2000. december [962-987. o.]
- 119. Mac Daugall [1977]:** Report of the study group on the role of public finance in European integration, Commission of the European Communities. Vol II. Brussels
- 120. MacDougall, G. D. A. [1983]:** Report of the Study Group on Economic and Monetary Union Discussion Paper, 1983
- 121. Makula László – Tánczos Lászlóné [1995]:** Döntéshozatal és társadalmi közreműködés az önkormányzatok közlekedéstervezési, fejlesztési feladatai kapcsán, *Városi Közlekedés*, 95/4. szám
- 122. Mándoki Péter [2000]:** A térségi személyközlekedés fejlesztésének infrastrukturális hatásai, Magyarország az ezredfordulón, MTA, Budapest
- 123. Marjainé Szerényi Zsuzsanna [2001]:** A természet erőforrások pénzbeni értékelése, *Közgazdasági Szemle*, XLVIII. évf. 2001. február [114-129 o.]

- 124. Markos György [1962]:** Magyarország gazdasági földrajza, Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest
- 125. Mas M.-Mandos J.-Pérez F.-Uriel E. [1996]:** Infrastructures and Productivity in the Spanish, Regoins Regional Studies, Vol.30.7pp. 641-649
- 126. Miklóssy Endre [1986]:** A regionális tervezés helyzetének feltárása és fejlesztésének irányai, VÁTI kézirat, Budapest
- 127. Miklóssy Endre [2000]:** A regionális tervezés alapjai, Agroinform, Budapest
- 128. Molnár Éva [2006]:** A közlekedési reformok külső meghatározói, Közlekedéstudományi Szemle, 56. évf. 2006. 11. szám, pp. 412-422.
- 129. Molnár Éva-Zsolnay Tamás [1995]:** Az Európai Unió közlekedési rendszere, ITD Hungary, Budapest
- 130. Molnár László [2000]:** A közlekedés, mint a regionalitás erőforrása, Közúti és Mélyépítési Szemle, 2000. október
- 131. Molnár László Aurél [2000]:** A nagyobb régiók térszerkezetét meghatározó közlekedési vonalak. Előadás: „A közlekedéspolitika szerepe az ország területi fejlődésében” c. országos szakmai konferencián, Szolnok, 2000. május 17-18.
- 132. Molnár László Aurél [2001]:** A nagyobb régiók térszerkezetét meghatározó közlekedési vonalak. Közúti és Mélyépítési Szemle, 51. évf. 2001. 1. szám
- 133. Molnár László Aurél [2005]:** Interregionális, uniós és nemzeti szempontok Kelet-Közép-Európa közúthálózatának fejlesztésében Közúti és mélyépítési szemle 55. évf. 4. szám
- 134. Molnár László Aurél [2006]:** Bővülő Unió, új súlypontok, átrendeződő erővonalak, Előadás anyag a IX. Budapesti Nemzetközi Ütügyi Konferencián 2006. április 23-25.
- 135. Molnár László Aurél [2007/a]:** Kelet-Közép-Európa úthálózata (kézirat)
- 136. Molnár László Aurél [2007/b]:** Az utak és autópályák hasznáról és áráról Valóság, 50. évf. 2007. 3.sz. p. 80-98.
- 137. Molnár Tímea [2003]:** A közúti közlekedési pályák hatása a magyar régiók európai uniós kapcsolatainak fejlesztésére, diploma szakdolgozat, BKÁE Gazdálkodástudományi kar, Budapest
- 138. Monigl János [2003]:** A magyar infrastruktúra az Európai Unió követelményeinek tükrében [szerk. és az összefoglaló tanulmányt írta Erlich Éva]; [a tématanulmányok szerzői: Lovas József et al.], Budapest Miniszterelnöki Hivatal, Európai Integrációs Iroda., 2003.

- 139. Monigl János [2005]:** Szempontok a közúthálózati fejlesztések területfejlesztési hatásainak értékeléséhez TRANSMAN kiadvány, Budapest, 2005. április
- 140. Nemes Nagy József (szerk) [2007]:** Kézirat részletek a „Regionális elemzési módszerek” c. készülő egyetemi tankönyvből várható megjelenés 2004. ELTE Eötvös Kiadó
<http://csomalin.elte.hu/~mop/cucc/tankonyv2.pdf> letöltve: 2007. július 8.
- 141. Nemes Nagy József [1998]:** A tér és társadalomkutatás, Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest
- 142. Némethné Pál Katalin [2000]:** Külföldi befektetők várakozásai és tapasztalatai Magyarországon, Vezetéstudomány, XXXI. Évf. 5. szám
- 143. Novák Tamás [2000]:** Regionális együttműködés és EU integráció Közép-Európában és a Balkánon, Ph.D. értekezés, Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem, Budapest, 2000
- 144. Nováky Erzsébet [1997]:** Jövőkutatás, AULA Kiadó, Budapest
- 145. Ördögh Szilveszter (szerk) [2005]:** Magyaraként Európában (In Europe as a Hungarian) XXI. Század Társaság Egyesület, Budapest, Kossuth Kiadó,
- 146. Palánkai Tibor [1999/a]:** Az európai integráció gazdaságtana, Aula Kiadó, Budapest
- 147. Palánkai Tibor [1999/b]:** Magyarország integrációérettsége. Az integráció mérésének néhány kérdése. *Ezredforduló*, 1999, 3. sz.
- 148. Palánkai Tibor [2001]:** Az európai integráció gazdaságtana, Aula Kiadó, Budapest
- 149. Palánkai Tibor, [2002/a]:** Kutatások az integrációérettség témaköréből, Európai Tükör, Műhelytanulmányok, 86. sz., 2002
- 150. Palánkai Tibor [2002/b]:** Pénzügyi integráció az Európai Unióban, *in: Blahó András (szerk.):* Európai integrációs alapismeretek, Aula Kiadó, 2002
- 151. Palánkai Tibor [2003]:** Az integrációérettség néhány összefüggése, *Társadalom és Gazdaság*, 2003. 25. kötet, 1. sz
- 152. Palánkai Tibor - Kengyel Ákos [2003]:** Az EU struktúrapolitikái és fejlesztési irányai, *Fejlesztés és Finanszírozás*, 2003. 1. szám
- 153. Palánkai Tibor [2004]:** Az európai integráció gazdaságtana, Aula Kiadó, Budapest

- 154. Pálfalvi József [1998]:** A magyar közlekedés az ezredfordulón. Info Társadalomtudomány, 43. szám, 1998. december
- 155. Pálfalvi József [2000]:** A közlekedés szerepe térségi kapcsolatok fejlesztésében, Előadás: „A közlekedéspolitika szerepe az ország területi fejlesztésében” c. országos szakmai konferencián Szolnok, május 17-18.
- 156. Pálfalvi József [2001]:** A közlekedés szerepe a térségi kapcsolatok fejlesztésében, in *Hahn Csaba (szerk), A közlekedéspolitika szerepe az ország területfejlesztésében*, Hazai Térségfejlesztő Rt., Budapest, 2001
- 157. Pálfalvi József [2006]:** A közlekedési infrastruktúra regionális jellemzői, Közlekedéstudományi Szemle Vol. 56. No. 7. pp. 248-255.
- 158. Pálfalvi József [2007]:** Közúti beruházások prioritási sorrendjének meghatározása, Közúti és Mélyépítési Szemle, 57. évf. 1. szám. 2007. január, pp 1-10.
- 159. Pálné Kovács Ilona [1995]:** A kistérségek mítosza és valósága, Kistérségeknek kistérségekről, Dunaholding City Menedzser Kft., Budapest
- 160. Pálné Kovács Ilona [2001]:** Regionális politika és közigazgatás Dialóg Campus Kiadó Budapest-Pécs,
- 161. Pelkmans, Jacques [1997]:** European Integration Methods and Economic Analysis. Longman. Open University of Netherlands, Heerlen
- 162. Pentland, Charles [1973]:** International Theory and European Integration. The Free Press (Macmillan), New York
- 163. Petrovic Nikola [1982]:** Hajózás és gazdálkodás a Közép-Duna-medencében a merkantilizmus korában, Vajdasági Tudományos és Művészeti Akadémia, Történelmi Intézet Belgrad-Noví Sad, 1982
- 164. Porter Michael E. [1998]:** Clusters and the new Economics of Competition, Harvard Business Review, 1998. nov.-dec. 77-90 o.
- 165. Rechnitzer János [1993]:** Szétszakadás, vagy felzárkózás, MTA RKK, Győr 145-190. p.
- 166. Rechnitzer János [1994]:** A regionális gazdasági növekedés elméletei, Fejezetek a regionális gazdaságtan tanulmányozásához, MTA RKK, Pécs-Győr
- 167. Rechnitzer János [1995]:** Töprengések a területi szintű stratégiai tervezésről, Tér és Társadalom 1995. 3-4. 91-109 p.
- 168. Rechnitzer János [1998]:** A területi stratégiák, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs

- 169. Regős Szilveszter [2000]:** A közúthálózat fejlesztési programja az Észak-Magyarországi régióban, Közúti és Mélyépítési Szemle, 2000. június
- 170. Rixer Attila [1997]:** A logisztika értelmezésének fejlődése, Közlekedéstudományi Szemle, XLVII. Évf. 1. szám
- 171. Rixer Attila [2001]:** A hazai vasúti koncepció európai jövőkép- és stratégia elemei III., Közlekedéstudományi Szemle, 2001. január
- 172. Rosamond, Ben [2000]:** Theories of European Integration Macmillan Press Ltd., London
- 173. Röpke, Wilhelm [1959]:** International Order and Economic Integration. Dordrecht,
- 174. Ruppert László [1999]:** Közúti személyi-áruszállítás városi közlekedés, Európai Tükör műhelytanulmányok, Miniszterelnöki Hivatal Integrációs Stratégiai Munkacsoport kiadványa, Budapest, 52. szám
- 175. Ruppert László [2000]:** Az átalakuló kelet-közép-európai közlekedés és a magyar közlekedés várható fejlődése, Magyarország az ezredfordulón, Közlekedési rendszerek és infrastruktúrák, MTA, Budapest
- 176. Ruppert László [2006]:** Közlekedés a magyar kormányprogramokban, Közlekedéstudományi Szemle, 56. évf. 2006. évi 4. szám pp. 127-136
- 177. Sántha Attila [1993]:** Környezetgazdálkodás, Nemzeti Tankönyvkiadó
- 178. Schwarzenberg, Karl [2001]:** Saját tükörképünket látjuk a másokban, Karl Schwarzenberggel beszélget Paul Lendvai, fordította: Glavina Zsuzsa, Európai Szemle, 2001/1 szám pp. 3-16
- 179. Singh, A [2000]:** Global Economic Trends and Social Development, UNRISD Occasional Paper No. 6557, Cambridge, Mass
- 180. Sípós László [2000]:** Területpolitikai szempontok a városi és regionális közlekedésben, Városi közlekedés, Dinasztia Kiadó, Budapest
- 181. Spinelli, A [1972]:** The Growth of the European Movement since the Second World War. In M. Hodges (ed.): European Integration. Penguin, Harmondsworth
- 182. Stabenau, Hanspeter [1994]:** A logisztikai szolgáltatók piacának fejlődése, Logisztikai Évkönyv '94
- 183. Süli-Zakar István [1999]:** A régiók Európában és Magyarországon. Debreceni Szemle. 31-16.o

- 184. Süli-Zakar István [2003]:** A terület és településfejlesztés alapjai, Dialóg Campus Kiadó
- 185. Szakos Pál (szerk) [2005]:** A magyar autópályák története II. 1994-2004, Állami Autópálya Kezelő Rt.
- 186. Szaló Péter [1998]:** A siker kötelez, Területi Statisztika, 1998. május, 199-210 p.
- 187. Szalvetz Andrea [2000]:** A külföldi tőke befektetések regionális hatásai – gazdaságpolitikai megfontolások, Külgazdaság, XLIV. Évf. 2000. július-augusztus
- 188. Szarvák Tibor [2000]:** A Dél-alföldi prominencia és régiófejlesztés, Előadás: 'A területfejlesztés feladatai az ezredfordulón és az információs társadalomban' c. országos szakmai konferencián, Hazai Térségfejlesztő Kft., Budapest
- 189. Széchenyi István Gróf [1998]:** gondolatainak gyűjteménye, válogatta: Környei Attila, Paginarium Budapest
- 190. Szegvári Péter [1999]:** Gondolatok a közlekedés- és területpolitika összefüggéseiről, Vidékfejlesztés, vidékpolitika, Agroinform Kiadó, Budapest
- 191. Szegvári Péter [2000]:** A területfejlesztés időszerű kérdései, finanszírozási rendszere, Előadás: „A közlekedéspolitika szerepe az ország területi fejlesztésében” c. szakmai konferencián, Szolnok, 2000. május 17-18.
- 192. Szentes Tamás [1999]:** Világgazdaságtan, I. Elméleti és módszertani alapok Aula Kiadó, 1999
- 193. Szentes Tamás [2002]:** Globalizáció, regionális integrációk és nemzeti, fejlődés korunk világgazdaságában. Savaria University Press, Szombathely.
- 194. Szerb László [1994]:** A regionális fejlesztéspolitika jövője Magyarországon, Vezetéstudomány, 1994. 8. szám
- 195. Szilágyi András [2007]:** Magyarországi infrastruktúra fejlesztések 2007. február 9. Eger, Közlekedés-fejlesztési konferencia Powerpoint előadásanyag Nemzeti Infrastruktúra-fejlesztő ZRt.
- 196. Szilágyi István [1998]:** Regionalizmus, globalizáció, szubszidiaritás, Comitatus, 1998. július-augusztus 28-33 p.
- 197. Szűcs Lajos [2006]:** Közlekedésigazgatás, mint a közlekedéspolitika megvalósításának eszköze, Közlekedéstudományi Szemle, 56. évf. 1. szám pp 2 - 6.

- 198. Tánczos Lászlóné [1985]:** A közlekedés hatékonyságának elemzése több kritériumos döntéselőkészítő módszerek alkalmazásával, Közlekedéstudományi Szemle, XXXV. évf. 3. szám
- 199. Tánczos Lászlóné [1989]:** A többkritériumos elemzés egy újabb módszere: PROMETHEE, Közlekedéstudományi Szemle, XXXIX. évf. 6. szám
- 200. Tánczos Lászlóné [1994/a]:** Az európai közlekedési miniszterek konferenciájának módszertani ajánlásai a közlekedési beruházások tervezésére és értékelésére, Közlekedéstudományi Szemle, 1994. augusztus
- 201. Tánczos Lászlóné [1994/b]:** A közlekedés társadalmi költségeinek internalizálása, Közlekedéstudományi Szemle, 1994. november
- 202. Tánczos Lászlóné [1995]:** A közlekedési externáliák meghatározásának módszerei, Közlekedéstudományi Szemle, 1994. augusztus
- 203. Tánczos Lászlóné [2000/a]:** A hazai közlekedési szállítási szektor lehetséges fejlődési irányai, Közlekedéstudományi Szemle, 2000. 6. szám
- 204. Tánczos Lászlóné [2000/b]:** Az EU csatlakozásból adódó feladatok a régiók közlekedésének fejlesztésében, Előadás: „A közlekedéspolitika szerepe az ország területi fejlesztésében” c. szakmai konferencián, Szolnok, 2000. május 17-18.
- 205. Tánczos Lászlóné- Bokor Zoltán [2003]:** A közlekedés társadalmi költségei és azok általános és közlekedési módtól függő hazai sajátosságai, Közlekedéstudományi Szemle LIII. évf 2003. 8. szám pp 281-291
- 206. Tarnai Júlia [2000]:** Logisztikai központok Magyarország az ezredfordulón, Közlekedési rendszerek és infrastruktúrák, MTA, Budapest
- 207. Técsits Róbert-Tóth József [1999]:** Kommunikáció térben és időben, University Press, Pécs
- 208. Tímár András [2002]:** A közlekedési létesítmények gazdaságtan (Műegyetem Kiadó, 2002)
- 209. Tímár András [2004]:** A magyar közlekedési infrastruktúra ma és holnap, Fejlesztés és Finanszírozás, 2004. évi 3. szám
- 210. Tinbergen, Jan [1965]:** International Economic Integration, Elsevier, Amsterdam,
- 211. Tombor Sándor [2000]:** Gondolatok az ezredforduló útjairól, Közúti és Mélyépítési Szemle, 2000. október

- 212. Tóth Ernő dr. (szerk) [2001]:** Útjaink ezer éve, KÖVIM Közúti Főosztály, az Állami Közúti Műszaki és Információs Kht. kiadványa, Budapest, 2001
- 213. Tóth Géza [2000]:** A logisztika és szerepe a regionális fejlődésben In Tér és Társadalom XIV. évf. 2-3 szám pp. 109-117
- 214. Tóth Géza [2001]:** Gazdasági szervezetek a vállalalkozási övezetekben KSH, Budapest
- 215. Tóth Géza [2002]:** Kísérlet autópályáink területfejlesztő hatásának bemutatására In: Területi Statisztika 5 (42.) évf. 6. szám, pp. 493-505
- 216. Tóth Géza [2003]:** Regionális fejlettségi különbségek az egységesülő Európában, In Területi Statisztika 6. (43.) évf. 3. szám, pp 267-277
- 217. Tóth Géza [2005]:** Az autópályák szerepe a regionális folyamatokban, KSH, Budapest
- 218. Vajdovichné Visy Erzsébet [1997]:** A tervezés dilemmái, Falu Város Régió, 1997. év 5. szám
- 219. Valet László [2000]:** A vasútforgalom a területfejlesztési és környezetvédelmi szempontok tekintetében, Előadás: „A közlekedéspolitika szerepe az ország területi fejlesztésében” c. szakmai konferencián, Szolnok, 2000. május 17-18.
- 220. Veres Lajos [1994]:** A térségfejlesztés új lehetőségei és perspektívái, Tér és Társadalom, Szolnoki Nyári Egyetem, 1994. június 20-24.
- 221. Veres Lajos [1998]:** Kistérségek - régiók komplex fejlesztésének helyi intézmény rendszere. Előadás: „A területfejlesztés feladatai az ezredfordulón és az információs társadalom” c. országos szakmai konferencián, Budapest, 1998. november 25-26.
- 222. Veres Lajos [1999]:** Közlekedési rendszerek a regionális fejlesztési stratégiában. Ph.D. Kutatói Fórum Konferencia, JPTE, Pécs, 1999. november 3.
- 223. Veres Lajos [2000/a]:** A közlekedési rendszerek fejlettségében megjelelő regionális egyenlőtlenségek Magyarországon. Előadás: „A közlekedéspolitika szerepe az ország területi fejlesztésében” c. szakmai konferencián, Szolnok, 2000. május 17-18.
- 224. Veres Lajos [2000/b]:** Stratégiaalkotás a területfejlesztésben, Hazai Térségfejlesztő Kft., Budapest

- 225. Veres Lajos [2000/c]:** Stratégiatervezési eljárások alkalmazása a vidékfejlesztésben. Integrált vidékfejlesztés. V. Falukonferencia, MTA RKK, Pécs
- 226. Veres Lajos [2001/a]:** Közlekedési beruházások hatásmechanizmusainak tervezete. „10 éves a vállalkozó menedzserszak a SZÉF-en” Kihívások az Európai csatlakozás küszöbén különös tekintettel a területfejlesztési, közlekedési és infrastrukturális problémákra, Szegedi Tudományegyetem, Szeged, 2001. május 18.
- 227. Veres Lajos [2001/b]:** Közlekedési rendszerek a regionális fejlesztési stratégiában, Ph.D. értekezés Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Regionális Politika és Gazdaságtan, Ph. D., Pécs 2001. augusztus
- 228. Veres Lajos [2002]:** Közlekedési rendszerek a regionális fejlesztési stratégiában, Doktori (Ph. D.) értekezés tézisei, Pécs 2002. március
- 229. Vörös Attila [1999]:** A Magyarországon áthaladó közúti páneurópai folyosók jövője a hazai fejlesztési lehetőségek tükrében. Közlekedéstudományi Szemle, XLIX. évf. 1. szám
- 230. Vörös Attila - Polányiné Csányi Ágnes [2001]:** Az M8 autópálya várható terület- és gazdaság-fejlesztő hatásai, Közlekedéstudományi Szemle, 2001/12. szám pp. 449-464.
- 231. Wacter Balázs [1999]:** Területfejlesztési programdokumentumok a Nyugat-dunántúli régióban, Falu Város Régió, 1999. 6. szám
- 232. Wallace, William [2000]:** „Collective Governance.” In H. and W. Wallace (eds.): Policy-Making in the European Union. (4th ed.) Oxford University Press, Oxford
- 233. Zeitlin Jonathan [1994]:** Ipari körzetek regionális gazdasági megújulása, Közgazdasági Szemle, XLI. Évf. 1994. 1. szám pp. 14-25.
- 234. Zsírai István [1999]:** A magyar logisztikai szolgáltató központok hálózatának fejlesztése 1995-1998 között. Európai Tükör műhelytanulmányok, Miniszterelnöki Hivatal Integrációs Stratégiai Munkacsoport kiadvány, Budapest, 52. szám

1. MELLÉKLET